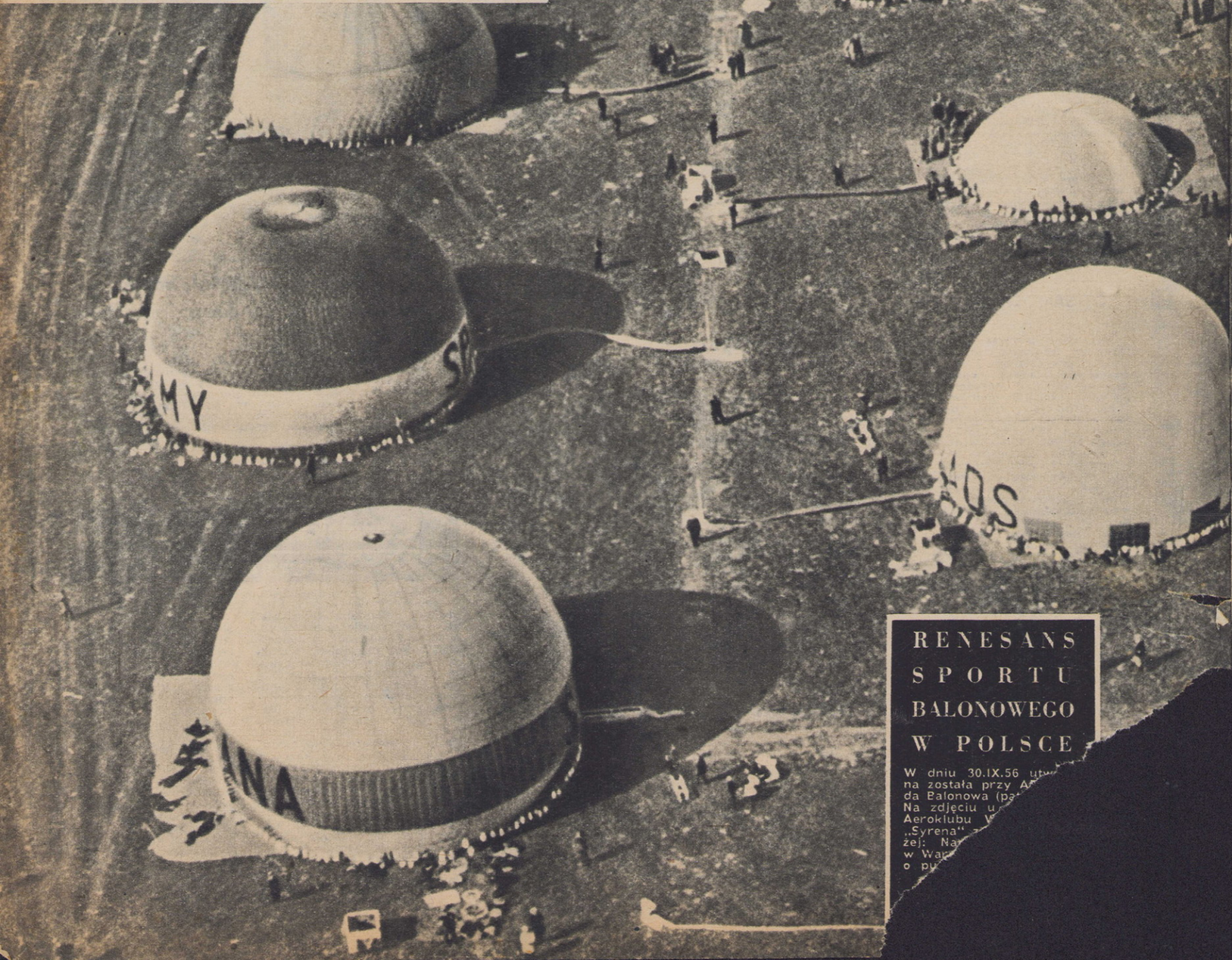
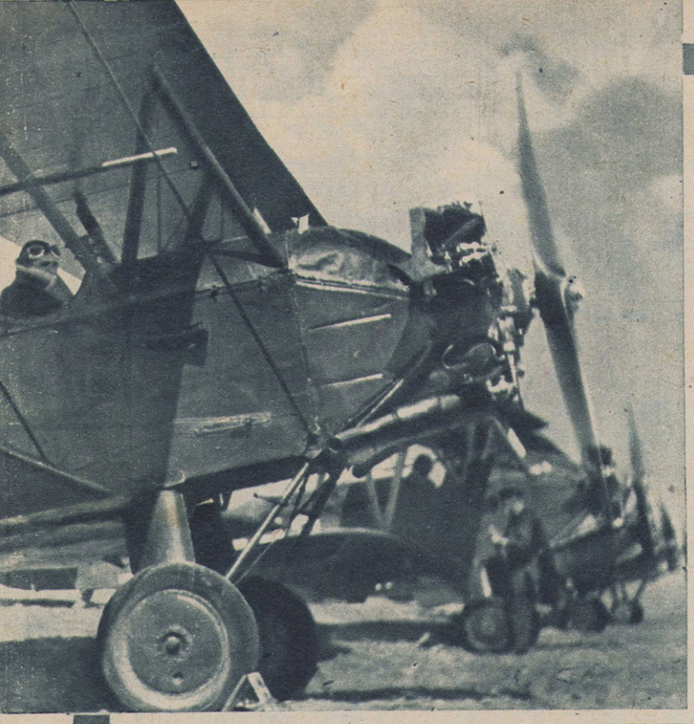
Skrzydlata POLSKA

Nr 42 (276) • 14.X. 56 • Rok wyd. XII • Cena 70 gr



RENESANS SPORTU BALONOWEGO W POLSCE

W dniu 30.IX.56 utw
na została przy A
da Balonowa (pa
Na zdjęciu u
Aeroklubu
„Syrena"
żej: Na
w Wa
o pu



Red. Jerzy Zarębski telefonuje z Gliwic:

Juniorzy walczą o tytuł mistrza i... z pogodą

W dniu 5.X, o dzień później wskutek niesprzyjających warunków atmosferycznych, rozpoczęły się zlotem do Gliwic II Mistrzostwa Samolotowe Polski.

W pierwszej części zawodów rozgrywają się mistrzostwa w klasie juniorów. W konkurencji A, obejmującej próbę zlotu i próbę lądowania, pierwsze miejsce zajęła załoga: pil. Jan Baron i mech. Wawrzyniec Tomaszewski z Olsztyna.

Tego samego dnia rozstrzygnięta została konkurencja B — kontrola techniczna sprzętu i próba kotwiczenia. Zwyciężyła załoga krakowska — pil. Henryk Ćwiklíński z mech. Stanisławem Melą. Po dwóch konkurencjach na 1 miejscu znalazła się załoga kielecka — pil. Gabriel Legwant i mech. Jerzy Rokicki.

Po jednodniowej przerwie, spowodowanej opadami deszczu i mgłą, w dniu 7.X przeprowadzona została konkurencja C — próba startu na bramkę i próba polowego lądowania znad bramki w prostokącie. Zwyciężył w tej konkurencji pil. Jan Jasiński z Ostrowa, zostawiając za sobą Ackermana (Inowrocław) i Świeczko (Nowy Targ).

W klasyfikacji łącznej po trzech konkurencjach objęła prowadzenie załoga Inowrocławia — pil. Ackerman i mech. Gazela, przed załogą: Jasiński — Jędrzejczak (Ostrów) i załogą: Baron — Tomaszewski (Olsztyn). Na czwartym miejscu znalazł się Ludomir Świeczko, 5 — Jarosław Rębowski, 6 — Tadeusz Kaczmarek.

Zawody trwają. W chwili przekazywania meldunku zaczyna się lot okrężny, obejmujący próby pilotażowe i nawigacyjne. Warunki atmosferyczne poprawiły się.

Gliwice 8.X.56 r. godz. 12.00.

Wrocław zdobył puchar „Skrzydlatej"

W dniu 7 października w Ligocie Dolnej odbyły się IV Zawody Modeli Szybowców Zboczowych o puchar przechodni tyg. „Skrzydlata Polska". Do zawodów stanęło 13 ekip, grupujących 39 zawodników.

Puchar „Skrzydlatej" zdobyła ekipa Wrocławia — 536 pkt przed Rzeszowem — 482 pkt. i Krakowem — 441 pkt.

Indywidualne zwycięstwo odniósł Zygmunt Wądołkowski — Wrocław (275 sek. w 3-lotach) otrzymał on radioodbiornik (nagrodę ZW LPŻ — Opole) i zegarek (nagrodę red. „Skrzydlatej"). Ponadto członkowie zwycięskiego zespołu: kierownik — St. Żurad, Z. Wądołkowski, J. Benedik i M. Sypniewski otrzymali książkowe upominki od naszej redakcji.

Zawody rozegrano w trudnych warunkach atmosferycznych.

KONFERENCJA Towarzystw Lotniczych

W Warszawie odbyła się konferencja towarzystw lotniczych krajów demokracji ludowej. Udział w niej wzięli przedstawiciele PLL „Lot", „Deutsche Lufthansa" (NRD), „Ceskoslovenske Aeroline", „Malev" (Węgry), „Tarom" (Rumunia) i „Tabso" (Bułgaria).

Tematem obrad była współpraca finansowo-przewozowa i techniczna na liniach łączących stolice państw demokracji ludowej oraz wymiana doświadczeń z dziedziny postępu technicznego w lotnictwie komunikacyjnym.

38 000 m wysokości

Rakietowy samolot doświadczalny Bell X-2 (USA) wykonał ostatnio lot na wysokość wynoszącą 38 000 m. Wynik ten byłby nowym rekordem świata (dotychczasowy—20 083 m) gdyby Bell osiągnął tę wysokość w bezpośrednim starcie z ziemi. Samolot X-2 został jednak wyholowany przez Boeinga B-50 i z pewnej wysokości wypuszczony do samodzielnego lotu. (l)

Sztandary bojowe naszych oddziałów lotniczych, które wraz z żołnierzami uczestniczyły w walkach o wyzwolenie Polski, przekazane zostały ostatnio do muzeum. Na ich miejsce oddziały lotnicze — decyzją Rady Państwa — otrzymały nowe sztandary. Na zdjęciu: Poczet sztandarowy jednej z jednostek po przejęciu sztandaru.

Foto: M. GUT

LOT SAMOCHODU

Po raz pierwszy w dziejach lotnictwa samochód przyczepiony do śmigłowca odbył całodzienny lot nad Paryżem na wysokości 150 metrów.

Kwalifikacje pilotów oraz zdolności nawigacyjne śmigłowca Sikorski S-55 pozwoliły na kilkakrotne startowanie i lądowanie na terenach Issy-les-Moulineaux, nie wzbudzając uczucia lęku licznie zgromadzonych widzów obserwujących to ciekawe widowisko.

Ten nowoczesny rodzaj reklamy zastosowany został w Paryżu w celu zapoznania mieszkańców stolicy Francji z nowym systemem ratalnej sprzedaży samochodów Renault.

mgr inż. ADOLF LANDAU

6 nowych samolotów sanitarnych

Lotnicze Pogotowie Ratunkowe otrzymało ostatnio sześć nowych samolotów sanitarnych S-13. Stworzyło to możliwość powiększenia ilości Stacji Lotniczego Pogotowia Ratunkowego do trzynastu. Nowe stacje powstały: w Zielonej Górze, Olsztynie, Kielcach, Koszalinie i w Gdańsku. Na zdjęciu: Samolot sanitarny, który przewiózł niedawno hutnika z Ostrowca Świętokrzyskiego do szpitala. Dzięki szybkiemu transportowi człowiekowi uratowano wzrok.

Foto: L. Krawerenda

Depesza kondolencyjna prezesa APRL do Aeroklubu Francji

W Paryżu zmarła ostatnio działaczka francuskiego lotnictwa sportowego p. Jaffeux — Tissot. W związku z tym prezes Aeroklubu PRL gen. bryg. Józef Turski przesłał do Aeroklubu Francji depeszę następującej treści:

Z wielkim żalem dowiedzieliśmy się o nagłym zgonie pani Jaffeux — Tissot, długoletniego sekretarza generalnego i honorowego V-Prezesa Aeroklubu Francji.

Pamięć o tej wielkiej działaczce lotnictwa sportowego pozostanie na zawsze wśród lotników sportowych Aeroklubu PRL.

Przyjmijcie Panowie nasze wyrazy ubolewania z powodu tak wielkiej straty.

Prezes Aeroklubu PRL
JÓZEF TURSKI

Czytelnicy zwiększają nakład „SKRZYDLATEJ POLSKI"

40 numer „Przeglądu Kulturalnego" zamieszcza list otwarty Bogdana Duczmala, który krytycznie ocenia trudności w zwiększeniu nakładów poczytnych czasopim. Czytelnik ten doszedł do wniosku, że z „wykrętnymi szamanami", którzy dziś są przeciwnikami „nowego" w prasie należy podjąć ostrą walkę. Dlatego też uważa, że Czytelnicy mogą pomóc redakcjom w walce o zwiększenie nakładów. Proponuje więc, aby każdy z Czytelników dostarczył do najbliższego punktu skupu jak największą ilość makulatury, a kwit dostawy przesłał natychmiast listem poleconym do redakcji tego czasopisma, którego żąda zwiększenia nakładu. Wtedy to naczelni redaktorzy, dysponując kwitem dostawy makulatury w imieniu Czytelników już nie poproszą lecz po prostu zażądają zwiększenia przydziału papieru.

Redakcja „Skrzydlatej Polski" od dłuższego czasu ma również poważne trudności w zwiększeniu nakładu, który w tej chwili wynosi 22 500 egzemplarzy. Żądania zwiększenia nakładu wysuwane na odprawach i naradach nadal pozostają bez skutku z przyczyn niezależnych od redakcji. W każdym rejonie Polski odczuwa się brak „Skrzydlatej". Jak temu zaradzić? Otóż pragniemy zaapelować również do wszystkich Czytelników o dostarczanie do punktów skupu makulatury w celu zwiększenia nakładu „Skrzydlatej". Kwity prosimy przesyłać na adres redakcji. Rozlosowane będą nagrody. Szczegóły w następnych numerach.

REDAKCJA

7 WARUNKÓW DO „ZŁOTEJ" NA ŻARZE

WARUNKI falowe, jakie pojawiły się w dniach 3 i 5 października nad Żarem, pozwoliły pilotom na uzyskanie kilku przewyższeń ponad 3 000 m, a tym samym na uzyskanie warunków do złotej odznaki. Warunki te zdobyli: Maciej Kalinowski na „Musze 100" (3 100 m), Stanisława Antoszewska na „Musze-bis" (3 400 m), Barbara Skonieczna na „Komarze" (3 200 m), Henryk Rochoń na „Musze-100" (3 050 m), Helena Niezabytowska na „Musze-bis" (3 300 m), Stanisław Dąbek na „Musze-100" (3 200 m) i Zoń na „Salamandrze" (3 200 m). (z)

KONGRES BALONOWY W WARSZAWIE

ZARZĄD Główny LPŻ i Zarząd APRL rozszerzając coraz bardziej swoją działalność sportową zorganizowały w dniu 30 września w siedzibie ZG w Warszawie pierwsze zebranie organizacyjne sportowców balonowych. Na zebranie to przybyło 71 osób ze wszystkich stron kraju. Wśród zaproszonych gości znalazły się nie tylko osoby zajmujące się kiedyś sportem balonowym, ale i wybitni naukowcy: profesorowie Politechniki, lotnicy wojskowi i cywilni, technicy balonowi, skoczkowie spadochronowi oraz przedstawiciele prasy i radia.

Warto wspomnieć, jak właściwie doszło do tego spotkania. Otóż w lutym roku bieżącego prof. Franciszek Janik złożył pismo do władz LPŻ z wnioskiem o reaktywowanie sportu balonowego w Polsce, wykazując realną możliwość uprawiania tego sportu w obecnych warunkach i podkreślając korzyści dla działalności lotniczej w ogóle. ZG LPŻ projekt rozpatrzył i zaakceptował go, równocześnie przeznaczając odpowiednie fundusze na budowę sprzętu balonowego w roku 1957. W celu zapewnienia opieki wyszkoleniowo-technicznej ZG LPŻ zdecydował się zaangażować inż. Franciszka Hynka, wybitnego specjalistę balonowego, do pracy pełnoetatowej w sporcie balonowym.

Jak więc widać, posunięcia naszych władz lotniczych były konkretne, a jednym ze środków unormowania działalności baloniarstwa było właśnie zorganizowanie wspomnianego zebrania, w wyniku którego powstała Rada Balonowa przy APRL, wzorem rad innych dziedzin sportu lotniczego.

Jesteśmy jednym chyba z nielicznych krajów, które mogą pochwalić się tak pięknymi osiągnięciami i tradycjami w sporcie i technice budowy balonów. Wystarczy tu wspomnieć, że przed 1939 rokiem stawiano nas na trzecim miejscu w świecie pod względem wyczynu sportowego, za USA i Belgią. Przy czym opinia ta oparta była na ilości pierwszych miejsc zajętych w zawodach o puchar Gordon-Bennetta. Trzeba jednak wyjaśnić, że ekipy polskie nie brały udziału we wszystkich zawodach tego rodzaju organizowanych 26 razy — od roku 1906 do 1938. To więc trzecie miejsce (wg oceny znanego baloniarza szwajcarskiego doktora Tilgenkampa) ma charakter wyłącznie statystyczny. W rzeczywistości ostatnie lata przed wojną przynosiły nam ciągłe sukcesy sportowe i techniczne, mimo wyraźnej niechęci ówczesnych władz lotniczych do poczynań działaczy balonowych. Inż. Z. Burzyński wspomina jeszcze słowa gen. Rayskiego, który odżegnywał się od finansowania baloniarstwa mówiąc, że „prędzej mu włosy na dłoni wyrosną, niż da pieniądze baloniarzom".

Zarówno w Szwajcarii, jak i innych państwach zakupowano nasze powłoki, jeśli nie całe balony, które cieszyły się dużym uznaniem fachowców. Można śmiało powiedzieć, że byliśmy twórcami własnych metod produkcyjnych, że wielokrotnie przewyższaliśmy zagranicę. Nasz balon stratosferyczny „Gwiazda Polski" (uległ katastrofie przy napełnianiu go wodorem w dolinie Chochołowskiej, 14 października 1938 roku) był jednym z największych na świecie (124 781 m³) i jednocześnie jednym z najnowocześniejszych aerostatów w ogóle jakie do tej pory zbudowano. Polscy piloci i jednocześnie naukowcy, tacy jak Zbigniew Burzyński, Franciszek Janik, Jodko-Narkiewicz, Franciszek Hynek, Wysocki, Pomaski i inni zdobywali ogromne sukcesy naukowe i sportowe. W tabeli międzynarodowych rekordów balonowych po dziś dzień istnieje rekord Burzyńskiego — w kat. od 3001 do 4000 m³ — ustanowiony dnia 29 maja 1936 roku w locie na wysokość wynoszącą 10 853 m. To wszystko, a przytoczyłem tu zaledwie kilka faktów, sprawia, że jesteśmy dobrze przygotowani do wszczęcia pracy w baloniarstwie. Tym bardziej, że większość wybitnych polskich specjalistów jest w kraju i z inż. Burzyńskim na czele rwie się do pracy i tworzy zupełnie nowe, gdzieindziej nie znane koncepcje techniczne i sportowe.

Słusznie też Dowódca Wojsk Lotniczych gen. Turkiel na zebraniu aktywu lotniczego (27 lipca br.) powiedział, by nie oglądać się na cudze wzory, a brać jak najwięcej i najszybciej własne i wykorzystywać wieloletnie polskie doświadczenia. Szczególnie aktualne były te słowa dla proponowanego szkolenia skoczków spadochronowych przy użyciu balonów na uwięzi. Wiadomo bowiem, że w Polsce szkolenie takie przeprowadzano, począwszy bodaj od roku 1936, osiągając dobre wyniki i zmniejszenie kosztów w porównaniu z użyciem samolotów.

Sport balonowy w Polsce, jak poinformował zebranych inż. Roman Nagórski, były kierownik wyszkolenia balonowego w Aeroklubie Warszawskim, uprawiany był przed 1939 rokiem w 4 ośrodkach: Aeroklubie Warszawskim, Mościcach, Legionowie i Toruniu. Ośrodki te były bardzo ruchliwe i — co ciekawsze — niektóre samowystarczalne finansowo, wystawiały ekipy do zawodów krajowych (o puchar płk. Wańkowicza) i międzynarodowych. Włączały się również do licznych wypraw naukowych jak np. loty na zaćmienie słońca itp. O jednym takim locie wspomniał obecny na zebraniu prof. dr Jan Gadomski, wybitny polski astronom, który leciał z inż. Burzyńskim. Nie wykluczone, że i obecnie, gdy już wystartują nasze nowe balony, nauka wykorzysta je do swych celów. Prof. dr Gadomski widziałby taką pomoc przy obserwacjach różnego rodzaju zaćmień, szczególnie przy niebie pokrytym chmurami uniemożliwiającymi obserwacje z powierzchni ziemi. Okazuje się bowiem, że spokojny lot balonu gwarantuje lepsze wyniki niż pozostający w pewnych drganiach samolot, szczególnie przy wykonywaniu fotografii astronomicznych.

Przewodniczący Rady Balonowej APRL inż. Zbigniew Burzyński udziela wywiadu Polskiemu Radiu.

Obrady sportowców balonowych zamknęły się w krótkich 3 godzinach, ale były one niezwykle konkretne. Uchwalono regulamin, dokonano wyboru Rady Balonowej APRL i komisji Rady. Uchwalono, że Rada składać się będzie z kilku Komisji współpracujących ze sobą. Powstały więc następujące komisje: naukowa, techniczna, sportowo-wyszkoleniowa i propagandowa. Do poszczególnych komisji weszli nasi najwybitniejsi przedstawiciele nauki i sportu lotniczego.

Do prezydium rady wybrano: na przewodniczącego — Z. Burzyńskiego, na sekretarza — J. Nowackiego, na członków — F. Hynka, F. Janika, R. Flacha, J. Wiśniewskiego i Z. Smólskiego.

Z dużym entuzjazmem przyjęli zebrani oświadczenie wiceprezesa ZG LPŻ ds. lotniczych mjr. Staniewskiego, że z wygospodarowanych kredytów zostaną w roku 1957 zbudowane dwa balony wolne i jeden na uwięzi. Balony te powinny wystartować w połowie roku przyszłego. Należy przypuszczać, że wszyscy zainteresowani dołożą starań, by termin ten jeszcze bardziej przyśpieszyć.

IV Puchar Zawodów Gordon Bennetta ufundowany przez „Chicago Daily News" 2-krotnie zdobyty przez balon polski „Kościuszko" — (1933— Hynek, Burzyński i 1934 — Hynek i W. Pomaski).

Wśród wielu zagadnień poruszanych w dyskusji ciekawe było oświadczenie inż. Burzyńskiego i prof. Pietraszka o skierowaniu pisma do Polskiej Akademii Nauk w sprawie gazu helu. Jak wiadomo, hel jest bardzo lekkim i niepalnym gazem, a więc idealnie nadaje się do napełniania balonów. Okazuje się, że istnieją u nas realne możliwości produkcji helu np. z siarczanych wód mineralnych lub gazów ziemnych. Jeśliby Akademia zainteresowała się tym zagadnieniem, mielibyśmy własny hel. Projekt listu zebrani działacze balonowi zaakceptowali.

Można tu dodać na marginesie (o czym mówił inż. Burzyński), że w NRF opracowano już własną metodę wydobywania helu i budują tam ostatnio sterowiec na 300 pasażerów. Jeśli mowa już o sterowcach, to inż. Burzyński zdradził obecnym, że istnieją i u nas plany budowy sterowców — oczywiście w dalszym etapie pracy. Wspomniał tu o aerostatach ciśnieniowych, małej pojemności, które np. w USA używane są nie tylko jako jednostki przewozowe i wojskowe ale pomagają telewizji i służą za pierwszy stopień dla wystrzeliwania rakiet stratosferycznych.

Jeśli chodzi o konstrukcję polskich balonów, to będą one pomyślane bardzo nowocześnie. Na przykład balon dla spadochroniarzy posiadać ma kosz obrotowy, umożliwiający przy tym wyważenie aerostatu. Balon wolny zostanie zaopatrzony w kosz załogi oddzielany od lin nośnych po wylądowaniu. Zapobiegnie to wleczeniu kosza przez powłokę po ziemi. Sposób ten stosowany był w stratostacie „Gwiazda Polski". Istnieje także ciekawy i nowatorski projekt balonu stratosferycznego, ale to już temat do bardzo fachowego omówienia w specjalnym artykule.

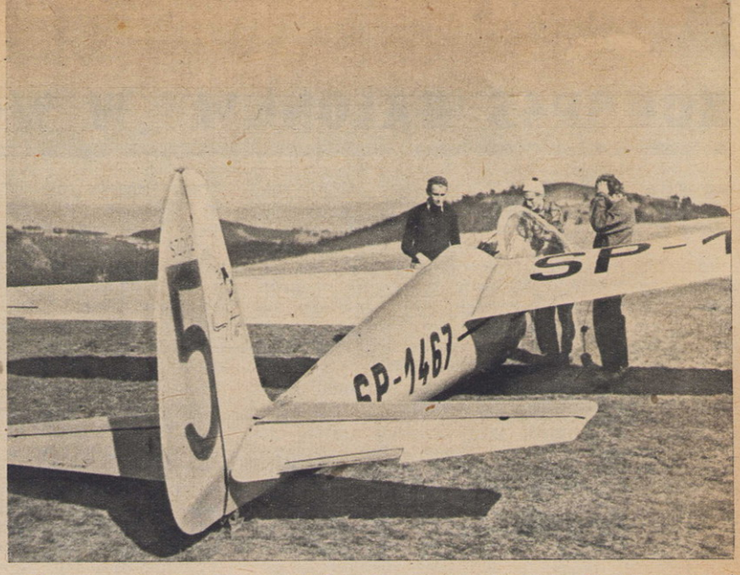
Odrodzenie sportu balonowego w Polsce, zapoczątkowane zebraniem w historycznym dniu 30 września, pozwoli zainteresować szersze rzesze młodzieży tym sportem, tym bardziej, że jak zapowiedział prorektor Politechniki Warszawskiej prof. Araszkiewicz — w przygotowaniu są skrypty akademickie, gdzie znajdzie poczesne miejsce nauka o aerostatach. Jeśli więc sport balonowy zdobył poparcie wszystkich, należy przypuszczać, że w latach przyszłych, gdy powstaną ośrodki balonowe, można będzie pomyśleć o zorganizowaniu zawodów o puchar Gordon-Bennetta w Polsce, tym bardziej, że obowiązek ten spoczywa na nas (kolejne zawody miały się odbyć we Lwowie w 1939 roku).

Obserwując ogromny zapał wszystkich naszych sportowców balonowych, wierzyć trzeba, że doczekamy się wkrótce nowych sukcesów w tej dziedzinie sportu lotniczego.

PAWEŁ ELSZTEIN

Uczestnicy organizacyjnego zebrania sportowców balonowych w ZG LPŻ w Warszawie w dniu 30.9.56.
Foto: B. Koszewski (2)

Odprawa startowa. Kierownik sportowy mistrzostw Adam Dziurzyński objaśnia zadania dnia



Przygotowania do startu za wyciągarką na szczycie Żaru. W dali z prawej widać Kiczerkę.

MISTRZOSTWA JUNIORÓW NA ŻARZE

ZACHMURZENIE zmienne, krótkotrwałe deszcze"... i: „pogoda chmurna z przejaśnieniami, niekiedy deszcze". — Te dwa określenia stanowiły swego rodzaju myśl przewodnią długofalowej prognozy na wrzesień, budząc zrozumiałe obawy organizatorów II Szybowcowych Mistrzostw Polski Juniorów na Żarze. Obawy zresztą — jak się okazało — uzasadnione, gdyż przewidywania PIHM były tym razem niestety trafne i na przeprowadzenie poszczególnych konkurencji mistrzostw trzeba było wykradać niemal godziny sprzyjających warunków meteorologicznych. Ta sytuacja spowodowała, między innymi, że mające się rozpocząć 4 września eliminacje do mistrzostw uległy dwudniowemu opóźnieniu, bowiem do 6 września włącznie zlatywali się jeszcze na Żar zawodnicy, którym zła pogoda uniemożliwiła puktualne przetransportowanie szybowców.

REGULAMIN

Omówienie przebiegu mistrzostw trzeba poprzedzić paroma słowami objaśnienia regulaminu tej imprezy, gdyż obejmowała ona pewną nowość, nie stosowaną w dotychczasowych zawodach juniorów. Nowością tą był konkurs eliminacyjny przed mistrzostwami.

Regulamin przewidywał mianowicie zgłoszenie po dwóch uczestników mistrzostw przez aerokluby I klasy i po jednym przez aerokluby II klasy. Dawało to w sumie 28 zawodników, z których jednakże tylko 16 miało zostać zakwalifikowanych do udziału w mistrzostwach właściwych. Eliminacje były więc pewnego rodzaju półfinałami, rozgrywanymi w dwóch 14 osobowych grupach, z tym, że ośmiu pierwszych z każdej grupy wchodziło do finałów, czyli do mistrzostw właściwych. Jako obowiązkową konkurencję eliminacji regulamin określał sumę trzykrotnego przewyższenia w jednym locie, dając jednocześnie kierownictwu sportowemu mistrzostw prawo przeprowadzenia dodatkowych, dowolnych konkurencji konkursu eliminacyjnego.

Jeśli chodzi o pojęcie juniora, to podobnie jak w roku ubiegłym nie opierało się ono na wieku zawodnika. Juniorami nazwani zostali i mieli prawo startu w mistrzostwach piloci, którzy przeszli przeszkolenie w lotach górskich na Żarze w latach 1955—1956, posiadali Srebrną Odznakę Szybowcową i mieli wylatanych przynajmniej 70 godzin na szybowcach. Piloci szybowcowi I klasy oraz piloci II klasy, posiadający już Złotą Odznakę Szybowcową — nie mogli brać udziału w mistrzostwach juniorów.

Program mistrzostw obejmował przeloty prędkościowe po trasach ustalonych przez kierownictwo zawodów, odległościowe przeloty otwarte i sumę trzech przewyższeń uzyskanych w jednym locie. Dla uznania mistrzostw za rozegrane regulamin wymagał przeprowadzenia przynajmniej trzech konkurencji, przy czym do zaliczenia konkurencji jako rozegranej konieczne było ukończenie jej przynajmniej przez dwóch zawodników.

KONKURS ELIMINACYJNY

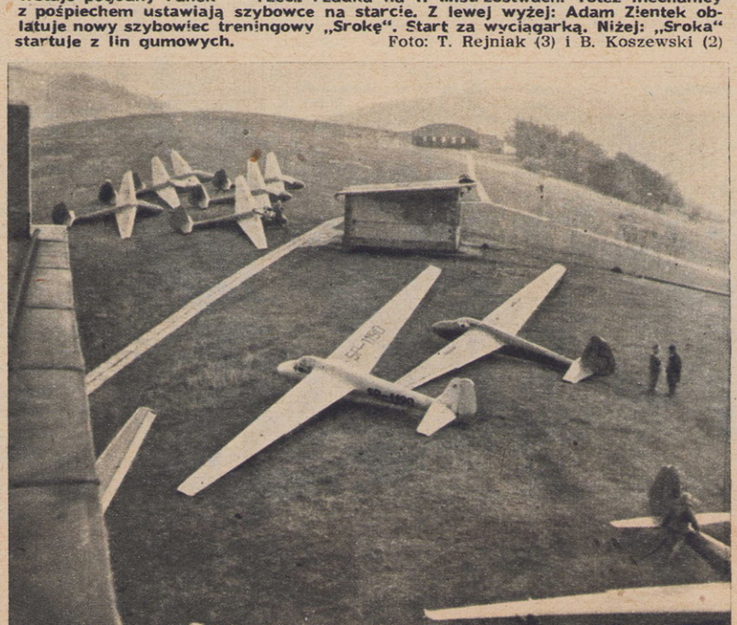
Ponieważ nie wszystkie aerokluby wykorzystały pełną ilość miejsc przyznanych im regulaminem mistrzostw, na starcie konkursu eliminacyjnego stanęło 25 zamiast 28 zawodników. Grupa I liczyła więc dwunastu, a grupa II trzynastu pilotów. Dwudniowe opóźnienie rozpoczęcia konkursu i ogólnie niesprzyjające warunki pogodowe zmusiły organizatorów do przedłużenia eliminacji o jeden dzień w stosunku do terminu przewidzianego kalendarzem imprezy. Tak więc w czasie od 6 do 9 września rozegrano po jednej dla każdej grupy konkurencji wysokościowej (trzykrotne przewyższenie) oraz dwukrotnie przeprowadzono dla obu grup łącznie sprawnościową konkurencję lądowania na punkt. Ta ostatnia została utrudniona zakazem posługiwania się hamulcami aerodynamicznymi i wykonywania ślizgów poniżej wysokości 15 m, co spowodowało, że tylko nielicznym pilotom udawało się wylądować w bezpośredniej bliskości oznaczonego miejsca lądowania. Najlepiej wypadł w tej próbie Jerzy Krzyżaniak z Poznania, którego oba lądowania mieściły się w granicach 13 m od punktu. W konkurencji wysokościowej celowali natomiast Lucjan Jóźwiak z grupy I i Zenon Skolski z grupy II.

Konkurs eliminacyjny przebiegał w dość gorącej atmosferze usilnej walki o każdy punkt klasyfikacji, która decydowała o dalszych losach zawodnika. Po czterech dniach tych zmagań wyeliminowana została zwycięska szesnastka, a w polu pokonanych znaleźli się: Wiesława Łanecka, Jan Samek, Franciszek Kępka, Franciszek Ragankiewicz i Sadomir Smoliński — z grupy II oraz: Lucjan Jóźwiak, Stanisław Kwiatkowski, Rajmund Janiaczyk i Jerzy Szyłkiewicz — z grupy I. Ten ostatni uzyskał zresztą wyniki stawiające go w punktacji jego grupy na

(DOKOŃCZENIE NA STR. 6)

Zwycięska trójka: Skolski (w środku), Majewski (z prawej) i Pieczewski.

Wstaje pogodny ranek — rzecz rzadka na II Mistrzostwach. Toteż mechanicy z pośpiechem ustawiają szybowce na starcie. Z lewej wyżej: Adam Zientek oblatuje nowy szybowiec treningowy „Srokę". Start za wyciągarką. Niżej: „Sroka" startuje z lin gumowych. Foto: T. Rejniak (3) i B. Koszewski (2)



ALARM DLA MYŚLIWCÓW

Napisał: **BENEDYKT DĄBROWSKI** · 8 · Ilustrował: **JANUSZ GRABIAŃSKI**

Następnie podciągnął się nieco z fotelem w górę, gdyż niewygodnie mu było mierzyć. Szybę odwietrznika przyćmiewał rozpylony nalot oleju, pogarszający widoczność do przodu na przeziernik i krzyżyk muszki. Zwolnił napinacz pasów, schylił się i przetarł szkło rękawicą. Był gotów. Nie mógł tylko odżałować zgubionej przy starcie pilotki. Zgarnął szarpane pędem włosy pod gumę okularów i sprawdziwszy pracę zegarów, rozejrzał się dookoła...

Pezeteli już nie było. Postanowił skończyć gonitwę. Rysy twarzy mu się zaostrzyły. Krzaczaste, wypłowiałe brwi ściągnęło skupienie. Odbezpieczył dźwignię spustową i przyczaił się do skoku. Ale nagle skrzydłami myśliwca targnęła druzgocąca eksplozja. Porażający wstrząs z impetem rozpętanej furii cisnął Pezetela w górę i skręcił go nieomal na plecy. Pamuła błyskawicznym cięciem sterów odparował lawinę ciśnienia i uskoczył w bok, odzyskując równowagę o centymetry nad ziemią... Już wiedział co zaszło: Heinkel, nie mogąc oderwać się od napastnika, podstępnie wyrzucił bomby, chcąc go zmiażdżyć siłą wybuchu. Podpułkownik przez ułamek sekundy poczuł się tak, jakby się wyrwał ze szpon bestii. Opanował się w jednej chwili. Wcisnął boost, doskoczył bliżej i z czterdziestu metrów otworzył ogień bez poprawki prosto w zad niszczyciela. Seria poszła w stery i liznęła kadłub. Przeniósł smugi więcej w prawo, na silnik i na kabinę pilota.

Smukłe, magnezjowe żądło grzęźnie w szybach gondoli. Sypią się odpryski plexi. Prysnęła rozdarta maska silnika. Heinkel zawija grobowy zakręt w prawo, strzela z grzbietu i spod brzucha. Pamuła czuje dreszcz gęstych trafień z tyłu, za plecami. Ale nie zważa na nic. Pędzi w ataku, muskając kołami rozmazaną zieleń pól. Przesadza płaskim skokiem jakąś wieś. Jak zahipnotyzowany patrzy na wstrząsany uderzeniami pocisków kadłub bombowca. W pewnej chwili Niemiec ryzykownym skokiem przerzuca się na drugą stronę polnej drogi. Ostrzeliwuje się przez drzewa. Palce Pamuły co chwila miękko wciskają spust... Fruwają odrąbywane pociskami gałęzie. UWAGA! Droga się kończy. SERIA... SERIA... Heinkel skręca w lewo. Pijanym skokiem idzie w górę! Nareszcie! Dostał psi syn! Pada bokiem. Tryska fontanna koszonych skrzydłem liści i białych drzazg. Gejzer darni! Niemiec odbija się szusem, ruluje jak dzik w poprzek zagonów i grzęźnie w jakimś kopcu, podrywając olbrzymią chmurę pyłu.

Głuchy odgłos uderzenia aż wstrząsa Pezetelem. Podpułkownik ściąga ster, zawraca i przechodzi o metr nad rozwalonym przeciwnikiem. Dwa wielkie, czarne krzyże leżą bez ruchu na ziemi. Przygląda im się przez chwilę zataczając kręgi. Syci oczy... Nie ma tu już nic do roboty. Zakręt na Poniatów!

Za parę minut zwycięski myśliwiec wpada na lotnisko, zawija nad głowami witających go mechaników triumfalną beczkę i wspina się pionowo w niebo, na wyzwanie nieznanego losu.

W błękicie, daleko w przodzie, od strony Łomianek, wysoko, wysoko nad nim, bieleje gmatwanina kondensacyjnych śladów. W to miejsce mierzy zadarty do granic możliwości łeb Pezetela...

Na południu ukazują się dymy podpalonej Warszawy. Gdzieś nisko, na zachodzie, płonie miasteczko. Szosami pełzną kolumny wojska, tabory, działa ciągnione poszóstnymi zaprzęgami, samochody...

Bóg wojny bierze zwolna kraj w swe straszliwe władanie.

Przed oczami Pamuły na ułamek chwili rozwija się barwna taśma filmu ukazującego zupełnie odmienne obrazy. Jawią się na niej prześwietne rewie, okryte chwałą sztandary, defilady nazwiska, lotnicze pokazy... Wizyta Ciano na Okęciu. Generał Rajski z Göringiem przed frontem wyprężonych, zakutych w stal żołnierzy Luftwaffe... Zamorski wizytuje Himlera. Białowieża gości pruskich wielmożów... Naczelny Wódz, otoczony świtą generałów i pułkowników, na tarasie najdumniejszego z Lotniczych Pułków. Nad nim, w błękitnym dymie, w grzmocie śmigieł, przemykają karne, splecione skrzydłami eskadry „P jedenastek". Te same, które teraz w powodzi krwi własnej bronią honoru Najjaśniejszej Rzeczypospolitej...

„...Każdy z was ufny w słuszność naszej sprawy i sprawiedliwość Bożą, musi zdobyć się na najwyższy wysiłek, by jak najtwardziej wypełnić nakaz obowiązku i honoru..."

Tego w swym orędziu domaga się dziś Marszałek Polski. — Czy wy wszyscy, czy ty sam — Wodzu Naczelny — płacisz teraz krwią razem z nami? — zadaje sobie pytanie Pamuła.

Gorycz odpowiedzi gasi światło filmu. Nakazuje silniej ścisnąć rękojeść steru...

Dołem, coraz wolniej i wolniej płynie ziemia, wreszcie zatrzymuje się nieruchomo pod zadartymi kołami. Temperatura opada. Powietrze staje się jędrne, orzeźwiające i czyste jak źródlana woda. Stygną osmalone prochowym nalotem lufy browningów. Dłoń pilota przesuwa co parę minut dźwignię ciśnienia ładowania, wpuszczając w gorące cylindry świeże hausty dodatkowego powietrza. Pręży się wybuchami wzbogacona mieszanka, przerzucają z nową mocą śliskie od tłuszczu tłoki i wypolerowane kolana wału. Dzwonią w zawrotnym rytmie sprężyny zaworów. Pierścień kolektora dudni ogniem...

Boost — + 3 1/4. Obroty 2100. Strzałka niebieskiej tarczy prędkościomierza tkwi martwo na 230. Benzyny na półtorej godziny. Amunicji — pełno.

Wzrasta wysokość 3000... 3500... 4000.. 4200 metrów.

Nurt pędu smaga twarz i uderza w szkła okularów. Pod cienką skórą letniego kombinezonu marznie ciało. Płuca dyszą coraz chciwiej w rzednącej atmosferze. Przypełza męcząca senność. Maska tlenowa została na ziemi... Pamuła otwiera jednak regulator przepływu tlenu i na zegarze wypustu ustawia aktualną wysokość 4500. Z boku zwisa końcówka węża tlenowego, do której zamocowuje się przewód maski. Schylony w głąb kabiny, dosięga go ustami i wdycha głęboko, łakomie. Przenika go orzeźwiające ciepło. Tablica przyrządów wypływa z zamglenia ostro i wyraziście. Mózg reaguje jaśniej...

„Ale jak będzie w walce?..." — myśli podpułkownik.

Jeszcze tysiąc metrów.

Przed świetlistym dyskiem śmigła coraz ostrzej zarysowują się gorączkowo migające kropki. Rosną. Przeobrażają się w owady. Z utkwionymi w nie oczami podpułkownik nie patrząc na ręce odbezpiecza browningi i machinalnie, starym nawykiem myśliwego, ściąga do strzelania prawą rękawicę. Po raz ostatni kontroluje wskazówki zegarów: są wszystkie na swych miejscach. Po raz ostatni schyla się po tlen...

Natężone spojrzenie wybiega w przód. Coś błyszczącego jak łuski ryby mignęło bokiem! Pamuła już pręży się do skoku. Goni oczami. Pusto... Co to było? Napięte mięśnie rozluźniają się nieufnie.

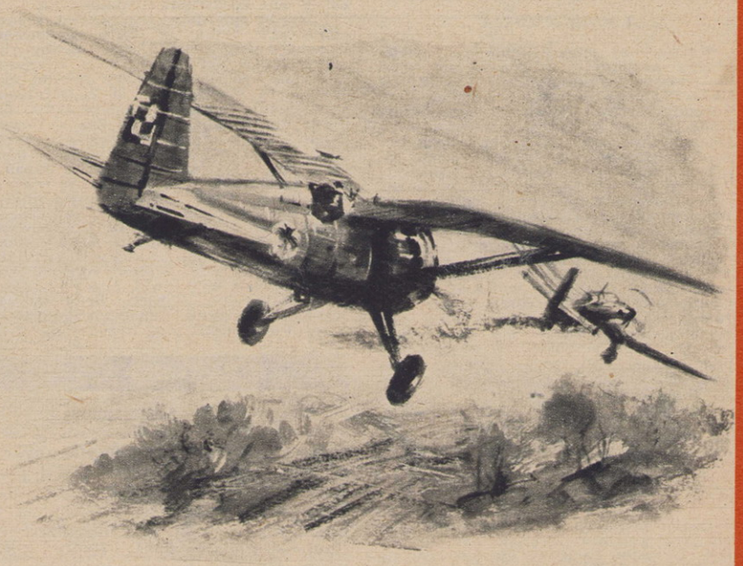
Owady rosną, nabierają barwy, świecą skrzydłami. Pieniste ślady kondensacji leżą tuż obok. Oczy bolą z natężenia...

Naraz, powyżej prawego skrzydła, w odległości stu pięćdziesięciu metrów z szybkością błyskawicy prześlizguje się jakaś maszyna. Wyprostowane sztywno golenie podwozia z osłonami na kołach zwisają jak szpony. To bombowiec nurkujący, Ju-87. Pędzi za nim samotny Pezetel, rozsiewając spodem skrzydeł biel i amarant. Pamuła już chce rzucić się jego śladem, ale kątem oka dostrzega niżej zgniłozielony kształt.

— K R Z Y Ż E!!

Prawe skrzydło podrywa się ku niebu, lewe kładzie się prostopadle w ziemię. Nachylony płasko na burtę zakręca„ prostuje skrzydła i spada w dół w zawrotnym nurze, na całej szybkości, z okiem utkwionym w celownik. W szybie wiatrochronu tańczy grubiejąca sylwetka Ju-87. Ze stu metrów posyła w niego pierwszą serię. Ślady fosforówek omiatają przestrzeń zwierającą silnik i kabinę. W twardym zacisku ręki dygocze wstrząsana serią rękojeść steru. Przeciwnik krótko odpowiada ogniem i natychmiast przewraca ciężką masę swego płatowca na plecy. Ostry wywrót zanosi go do tyłu. Podpułkownik zaskoczony jest zwrotnością Junkersa. Bombowiec wymyka mu się z chyżością myśliwca. Ale ze smug wyrwać się nie może. W celowniku Polaka ciągle czernią się jego zadarte skrzydła. Nieprzerwany rój siwych ściegów trzyma go jak w kleszczach. Wreszcie, zbliżywszy się do niego na odległość trzydziestu metrów od ogona, podpułkownik wyrżnął decydującą serię i natychmiast ujrzał padającego przed nim przeciwnika.

Różowy dym benzyny trysnął z rozpłatanego skrzydła. Trafiony bez wątpienia pilot zasygnalizował swą agonię długim, chwiejnym zrywem w niebo. Maszyna resztkami mocy wspinała się do granic swej nośności, na mgnienie oka zawisła martwo trzysta metrów wyżej i przewaliła się całą swą masą ku ziemi. Zawirowała w słońcu odrzucona do skoku osłona kabiny. Z wnętrza gondoli, z szeroko rozpostartymi ramionami, wypadł strzelec.



Pamuła przez kilkadziesiąt sekund prowadzi zestrzelonego Niemca zakrętami w dół... W pewnej chwili Junkers wyrzuca z siebie strugę ognia, podrywa łeb i całą siłą poczyna lecieć naprzód!... Jest to już jednak ostatni znak życia pilota. Płatowiec przeleciawszy krótką przestrzeń podwija się pod siebie i jak ścięty spada w głębinę. Podpułkownik czeka jeszcze podejrzliwie. Ale to już koniec. Pozostawia go swemu losowi, wybiera maszynę z zakrętu i na dużym kącie natarcia ostro wraca w górę.

Mięśnie prawego ramienia tężeją w bolesnym, twardym węźle. Głód tlenu ciężkim łomotem szarpie serce. Ale stary myśliwiec nie poddaje się znużeniu. Szuka nowego przeciwnika...

Po dwóch minutach krążenia dostrzega z boku trzy czarne, małe, smukłe dolnopłaty, mknące w luźnym pelengu. Są niżej. Rzuca się na nie bez zastanowienia, całą mocą silnika. Rozpoznaje Messerschmitty 109! Okrągłe, żółte nosy i płaskie jak klingi, równo na końcach ścięte skrzydła, nabierają ostrości.. Trzeba je zaskoczyć, wygarnąć serię i umknąć. Inaczej rozedrą go w strzępy. Ale w tej chwili giętkie, szybkie, zwinne jak koty myśliwce podniosły się nagle, ukazując czarne krzyże swych skrzydeł i skręciły w stronę samotnego Polaka. Pamuła, wykorzystując ostatnie ułamki sekund, ciągnie wzwyż. Dolnopłaty są na jednej z nim wysokości. Dwa odskakują w bok. **(cdn)**

MISTRZOSTWA JUNIORÓW NA ŻARZE

(DOKOŃCZENIE ZE STR. 4)

7 miejscu, został jednak przez kierownictwo zawodów wyłączony z udziału w mistrzostwach za popełnione błędy pilotażowe, stwarzające niebezpieczne sytuacje lotu.

PRZEBIEG MISTRZOSTW

10 września — dzień oficjalnego otwarcia mistrzostw, zamierzono wykorzystać na rozegranie I konkurencji. Planowany uprzednio prędkościowy przelot docelowy do Nowego Targu zamieniono z powodu słabych warunków termicznych na krótką docelówkę — powrotną: Żar — Aleksandrowice — Żar, ale i ona też się nie udała. Startujący jako pierwszy Józef Pieczewski zdołał jeszcze dopchać się do Aleksandrowic i tam wylądował, a pozostali zawodnicy nie odeszli w ogóle na trasę, gdyż termika była krótkotrwała i w godzinach południowych całkowicie wygasła.

Cztery następne dni nie dały żadnych możliwości rozegrania jakiejkolwiek konkurencji. Przechodziły całe systemy frontów pogodowych, kryjąc szczyt Żaru częstokroć w chmurach lub rosząc go deszczem. Dopiero 15 września przyniósł ze sobą trochę przebłysków słońca.

I KONKURENCJA

Wyznaczony jako zadanie dnia **wielokrotny prędkościowy przelot po krótkiej trasie zamkniętej: Żar — Kiczera — Magórka — Żar,** wydawał się konkurencją łatwą. Północny, dość silny wiatr stwarzał możliwości żaglowania na stokach Jaworzyny i wyłapywania kominów termicznych, które budziły się już w godzinach rannych. Niestety, wkrótce po starcie zawodników wiatr skręcił na NW, a potem całkiem na W, czyniąc punkt zwrotny na Magórce nieosiągalnym od strony zawietrznej. W dodatku szybki i intensywny wzrost zachmurzenia stłumił wkrótce wznoszenia termiczne, tak, że tylko sześciu zawodnikom udało się wykonać konkurencję w całości. Pozostali, którzy nie zaatakowali trasy bezpośrednio po starcie, utrzymywali się wprawdzie jeszcze długo w powietrzu na prądach zboczowych, nie mieli jednak dostatecznej wysokości na dolecenie do Magórki.

Najlepszy wynik dnia uzyskał zeszłoroczny Mistrz Polski Juniorów — Józef Pieczewski, który przeleciał całą trasę z prędkością średnią 45,9 km/h.

II KONKURENCJA

Dzień następny — 16 września miał podobne warunki pogodowe, z tym jednak, że pokrycie nieba nie rozrosło się nadmiernie i dość silna operacja słońca utrzymywała kominy termiczne w aktywności do późnych — jak na jesienne zwyczaje — godzin. Zadaniem dnia było **uzyskanie maksymalnej wysokości trzykrotnego przewyższenia,** toteż zawodnicy wisieli w powietrzu po sześć, a nawet siedem godzin bez przerwy, „śrubując" coraz lepsze wyniki. Wielokrotnie schodzili w oparciu o żagiel zboczowy głęboko poniżej szczytów, w doliny, żeby potem w możolnym krążeniu (bo kominy nie były nazbyt silne) odzyskać znów wysokość pułapu chmur.

Dla widzów, którzy z racji niedzieli w dość licznych wycieczkach przybyli na szybowisko, było to widowisko niewątpliwie atrakcyjne. Zwłaszcza, że niektórzy (co młodsi) z zawodników poczuli się tak dalece aktorami przedstawienia, iż zaczęli brawurować nieco ponad miarę jakiej wymagało osiągnięcie dobrego wyniku. Kosztowała ich potem ta brawura sporo przykrości ze strony kieronictwa zawodów i niewiele brakowało, żeby się pożegnali z dalszym udziałem w mistrzostwach. Wprawdzie uczy Kochanowski, że „jakoby rok bez wiosny mieć chcieli, którzy chcą, żeby młodzi nie szaleli", ale ku przestrodze pilotom przypomnieć warto, iż w czasach naszego Jana z Czarnolasu na szybowcach jeszcze nie latano...

Zwycięzcą konkurencji trzykrotnego przewyższenia został Józef Misiek, który uzyskał łączną wysokość 2 350 m i wyprzedził Józefa Pieczewskiego o 120 m w ogólnym wyniku. W klasyfikacji bieżącej po dwóch konkurencjach prowadził nadal Pieczewski, przed Skolskim i Gawęckim.

III KONKURENCJA

Przez następne dwa dni żar spowijały znowu nisko sunące chmury deszczowe i dopiero 19 września zaistniała możliwość rozegrania kolejnej konkurencji. Mgiełki w dolinach szybko się rozwiały, a komunikat meteorologiczny mówił, że Polska znajduje się w centrum wyżu barometrycznego obejmującego całą Europę. Wiatry miały być słabe i zmienne, równowaga słabo chwiejna przy gradiencie 0,55°, a zachmurzenie do 3/8 przez chmury cumulus o podstawie 1 400 m.

W tej sytuacji wyznaczony został **odległościowy przelot otwarty,** bez wielkich zresztą nadziei na to, że najlepszy wynik dnia sięgnie daleko poza wymagane minimum 50 km. Pierwsze telefony z trasy potwierdziły wkrótce te pesymistyczne opinie, dochodziły bowiem z promienia rzędu 30—40 km od Żaru.

Jakież więc było zdziwienie i zadowolenie przede wszystkim, gdy późnym popołudniem przyszły meldunki o lądowaniach pod Łodzią i Piotrkowem, czyli w odległościach sięgających 200 km. Były to niewątpliwie największe wyczyny mistrzostw. Wyczyny tym cenniejsze, że zapowiadany wiatr zmienny ustalił się na zdecydowanie wschodni i odległe jesienne przeloty wykonane zostały z bocznym wiatrem.

Jak wynika z relacji pilotów, warunki na trasie były trudne. Kominy termiczne — na ogół wątłe i bardzo rzadko rozsiane. Zmuszało to do przebywania długich odcinków w locie ślizgowym i schodzenia nisko na ziemię. Zwycięzca konkurencji — Zenon Skolski, który pokonał odległość 203 km, trzykrotnie w czasie przelotu „przymierzał się" do lądowania, łapiąc w ostatniej chwili wznoszenie. W rejonie Mierzęcic za Stalinogrodem zszedł nawet do wysokości 50 m ponad teren i już na podejściu do lądowania trafił na komin, który pozwolił mu kontynuować dalszy lot.

Przy utrzymującej się aż do końca mistrzostw pogodzie typu wyżowego przedsięwzięto jeszcze dwie próby rozegrania IV konkurencji. 20 września miał nią być prędkościowy przelot docelowy do Stalinogrodu, a 21 września wielokrotny przelot prędkościowy na trasie docelowo-powrotnej: Żar — Szyndzielnia — Żar. W obu przypadkach próby przedsiębrane przy termice bezchmurnej i słabych wiatrach z kierunków zmiennych zakończyły się niepowodzeniem, gdyż żaden z zawodników nie zdołał w pełni wykonać zadania.

Tak więc II Szybowcowe Mistrzostwa Polski Juniorów rozegrane zostały trzema konkurencjami, z których zwycięzcą w klasyfikacji ogólnej wyszedł Zenon Skolski z Wrocławia, przed Stanisławem Majewskim z Kielc. Broniący zeszłorocznego tytułu mistrzowskiego — Józef Pieczewski zajął trzecie miejsce.

ZAWODNICY

Uczestnicy II Szybowcowych Mistrzostw Polski Juniorów byli zespołem dosyć zróżnicowanym, zarówno pod względem wieku jak i pod względem posiadanego nalotu szybowcowego. Najstarsi — Skolski i Łącki mieli po 26 lat, najmłodsi — Bzyl, Wojciechowski, Królikowski — po 17. Najwięcej wylatanych godzin mieli: Łącki — 320, Pieczewski — 280, Majewski — 250, najmniej: Krzyżaniak, Spatek, Wojciechowski — po 70. Ogólnie jednak biorąc uczestnicy tegorocznych mistrzostw reprezentowali lepszy poziom wyczynowy, niż juniorzy mistrzostw zeszłorocznych. Akcentowała ten wyższy poziom zwłaszcza grupa czołowa, która wyodrębniła się dosyć wyraźnie już po drugiej konkurencji, a skrystalizowała zdecydowanie po konkurencji trzeciej. Charakterystyczne przy tym i pocieszające, że obok starszych wiekiem i stażem lotniczym — Skolskiego i Pieczewskiego, znaleźli się też w czołówce młodzi, jak Majewski, Gawęcki i Misiek. Dwóch ostatnich zresztą dzieli w końcowej klasyfikacji zaledwie parę punktów od Pieczewskiego i to jest także moment przemawiający na korzyść poziomu wyczynowego tegorocznych mistrzostw juniorów. Bo o ile w ubiegłym roku Pieczewski stosunkowo łatwo wywalczył swoje zwycięstwo, nie zagrożony specjalnie przez żadnego z rywali, to tym razem zadowolić się musiał trzecim miejscem, mając ponadto tuż za sobą dwóch równorzędnych partnerów. Inaczej mówiąc do tytułu mistrzowskiego było w tym roku więcej kandydatów niż w ubiegłym.

KILKA UWAG

Nie jest tajemnicą, że nasz sport szybowcowy cierpi od szeregu lat na zbyt mały i zbyt wolny dopływ nowych, młodych wyczynowców do grupy czołowej. W tej sytuacji mistrzostwa juniorów są imprezą ze wszech miar pożyteczną i potrzebną, spełniają bowiem rolę jednego z pomostów, nie tylko ułatwiających ale wręcz tworzących ten dopływ narybku wyczynowego. Dlatego dobrzę się stało, że po sześcioletniej przerwie (od 1949 r.) mistrzostwa juniorów znalazły znów stałe miejsce w kalendarzu imprez lotniczych i dobrze, że rozgrywane są właśnie na Żarze. Przydatność latania górskiego w doskonaleniu umiejętności wyczynowych pilota jest bezsporna. A skoro tak, to gdzież więcej tych umiejętności młody wyczynowiec zdobędzie, jeśli nie na zawodach właśnie w terenie górskim. Nie mówiąc już o tym, że perspektywa udziału w takich zawodach jest bardzo zasadniczym bodźcem dla pilota do odbycia starannego treningu w czasie normalnych turnusów wyszkoleniowych na szybowisku górskim.

Wydaje się jednak, po doświadczeniach tego i ubiegłego roku, że mistrzostwa juniorów na Żarze należałoby przełożyć na inną porę roku, w której pogoda bardziej sprzyja lotom szybowcowym niż w jesieni. Żar pamięta wiele udanych zawodów krajowych, a nawet międzynarodowych przeprowadzonych w maju i chyba ten miesiąc byłby najodpowiedniejszy również dla mistrzostw juniorów. Zwłaszcza, że skoro chcemy, aby najlepsi juniorzy byli dopuszczani do startu w mistrzostwach seniorów, to zawody juniorów powinny stanowczo poprzedzać te mistrzostwa.

Warto też pomyśleć, czy nie czas sprowadzić już pojęcie juniora w szybownictwie do jakiegoś kryterium wieku. Ostatecznie zależy nam na tym, żeby naszą czołówkę wyczynową zasilały talenty szybowcowe nie tylko nowe ,ale przede wszystkim młode. Że jakaś rozsądna granica wieku dla uczestnika mistrzostw juniorów staje się coraz bardziej realna, wykazują zawody tegoroczne, w których na 16 startujących dziewięciu miało nie więcej jak 20 lat. Rzecz jest zresztą do dyskusji, czy ma to być wiek 20 czy 25 lat, chodzi jednak o samą zasadę. Bo trudno oczekiwać rewelacji wyczynowych od zawodnika, który mając na przykład trzydzieści lat będzie wciąż jeszcze juniorem, dlatego tylko, że do seniorstwa brakuje mu... Złota Odznaka. Nie o takich juniorów chodzi.

Rzecz następna jest bardzo żenująca: nie możemy rozgrywać konkurencji wysokościowych! Nie możemy, dokąd nie będziemy mieć dostatecznej ilości pełnosprawnych i wiarygodnych barografów szybowcowych. Jest niedopuszczalne, żeby w konkurencji wysokościowej komisja sędziowska nie była w stanie stwierdzić autorytatywnie czy któryś z zawodników przekroczył wysokość zastrzeżoną regulaminem, czy nie. Jest też niedopuszczalne, żeby zapis barografu zmniejszał lub powiększał rzeczywisty wynik zawodnika. Przypadki takie podważają pojęcie równości startu i czystości walki zawodników, a to są przecież podstawowe elementy wszelkiej rywalizacji sportowej. Dlatego sprawą niezmiernie pilną jest wyposażenie aeroklubów w nowe, wysokiej jakości barografy szybowcowe i do czasu kiedy to nastąpi należy raczej zrezygnować z uprawiania konkurencji , w których wymierność wyniku zawodnika jest problematyczna.

Kierownictwo II Szybowcowych Mistrzostw Juniorów nie miało łatwego zadania. Trudnością nr 1 były niepomyślne warunki pogodowe, trudnością nr 2 dość szczupły tabor dla transportu szybowców z przygodnych lądowisk. Z obu tych kłopotów wybrnięto z dużym powodzeniem i tutaj należą się słowa uznania nie tylko pod adresem kierownictwa imprezy. Należą się one również kierownictwu aeroklubów Bielsko-Bialskiego, Śląskiego i Łódzkiego, które ofiarnie pomagały w odholowywaniu zawodników na Żar po wykonanych przelotach. Szkoda, że nie można tych słów uznania skierować także pod adresem Aeroklubu Krakowskiego, który w decydującej chwili nie był w stanie postawić ani jednego samolotu do dyspozycji mistrzostw. Może powody były istotnie poważne, ale w każdym razie wyszło trochę nieładnie. Bo przecież zawody ogólnokrajowe to nie tylko sprawa garstki ludzi kierujących imprezą. To sprawa wszystkich aeroklubów, a zwłaszcza tych, których reprezentanci uczestniczą w zawodach. Zawodnik Aeroklubu Krakowskiego startował również w mistrzostwach na Żarze...

TADEUSZ REJNIAK
Przewodniczący Komisji Sportowej SMPJ

Zajęte miejsce	Zawodnik	Aeroklub	Konkurencja I Przelot prędkościowy Żar-Kiczera-Magórka-Żar			Konkurencja II Trzykrotne przewyższenie			Konkurencja III Przelot otwarty			Punktacja łączna
			Wynik	Punkt.	Miejsce	Wynik	Punkt.	Miejsce	Wynik	Punkt.	Miejsce	
1	Zenon Skolski	Wrocław	37,50	931	4	2170	896	3	203	1 000	1	2827
2	Zdzisław Majewski	Kielce	40,00	952	2	1 740	651	7	86	424	5	2027
3	Józef Pieczewski	Łódź	45,90	1 000	1	2 230	931	2	34	0	10—16	1 931
4	Jan Gawęcki	Warszawa	39,12	945	3	1 910	748	5	47	232	8	1925
5	Józef Misiek	Poznań	—	0	7—16	2 350	1 000	1	186	916	2	1916
6	Antoni Bednarek	Szczecin	30,08	871	5	1 250	371	14	52	256	7	1 498
7	Alfred Bzyl	Bydgoszcz	—	0	7—16	1 690	622	9	167	813	3	1 435
8	Lech Spałek	Gliwice	13,74	737	6	1 730	645	8	27	0	10—16	1 382
9	Mirosław Królikowski	Olsztyn	—	0	7—16	1 320	411	13	158	778	4	1 189
10	Jerzy Łącki	Białystok	—	0	7—16	2 020	811	4	46	227	9	1 038
11	Jerzy Krzyżaniak	Poznań	—	0	7—16	1 380	445	12	85	419	6	864
12	Wiesław Zarycki	Łódź	—	0	7—16	1 750	657	6	31	0	10—16	657
13	Stanisław Michalczuk	Żar	—	0	7—16	1 480	502	10	38	0	10—16	502
14	Jerzy Ziomek	Kraków	—	0	7—16	1 400	457	11	18	0	10—16	457
15	Zbigniew Chandze	Nowy Targ	—	0	7—16	1 180	331	15	17	0	10—16	331
16	Piotr Wojciechowski	Słupsk	—	0	7—16	730	74	16	16	0	10—16	74

SZEŚĆ DNI W WENECJI (3)

SAMOLOTY i LUDZIE

Mgr inż. JERZY ŚWIDZIŃSKI Korespondencja własna

Wystawa na lotnisku Nicelli. Miejsce, gdzie ustawiono samoloty i szybowce produkcji włoskiej. Foto: J. Świdziński

Poza hangarem, na skraju lotniska zebrała się spora liczba samolotów biorących udział w zlocie. Są dwa angielskie dwusilnikowe „Gemini", Cessna-170, Piper PA-18 i „Bestman" z niemieckimi znakami, Auster-V, Sokol M-1 (znaki włoskie), jeszcze jedna „Bonanza" i kilka samolotów włoskich. Przyleciał też nieco później francuski „Norecrin" i Jodel „Club".

Kierownictwu imprezy mamy do zawdzięczenia, że zapewniło nam ono całkowitą swobodę poruszania się po terenie wystawy i lotniska. Pozwoliło nam to na możliwie dokładne zapoznanie się ze wszystkimi szczegółami technicznymi wystawionych maszyn. Żądanych przez nas informacji udzielano uprzejmie i wyczerpująco. W ogóle należy stwierdzić, że przyjęto nas tam nadzwyczaj przychylnie, a nawet serdecznie. Być może było to wynikiem panującej ogólnie na wystawie przyjemnej, niemal rodzinnej atmosfery zbliżenia między ludźmi o tych samych zamiłowaniach i zainteresowaniach.

Czytelników „Skrzydlatej" nie potrzebuję chyba przekonywać jak dużo daje bezpośrednie, osobiste zetknięcie się z samolotami, nawet znanymi z opisów technicznych w prasie fachowej. Żaden opis nie jest w stanie podać tych szczegółów rozwiązań konstrukcyjnych jakie dostrzega się przy takim bezpośrednim kontakcie.

Dodatkowo można wysnuć ważne wnioski o stosowanych w produkcji metodach technologicznych i o poziomie wykonawstwa.

Każda wystawa techniczna, a szczególnie wystawa umożliwiająca swobodne oglądanie eksponatów, jest dla konstruktora źródłem cennych spostrzeżeń i doświadczeń wzbogacających jego wiedzę zawodową. Takie właśnie znaczenie miała dla nas wystawa wenecka.

POKAZY LOTNICZE

Charakterystyczną cechą wystawy był fakt, że samoloty nie tkwiły bez przerwy „zacumowane" do swych pali u skraju lotniska. Co pewien czas któraś z załóg dokonywała na swym sprzęcie lotu pokazowego nad lotniskiem. Byłem świadkiem z jakim zainteresowaniem tłumy ludzi przebywające właśnie na pobliskiej plaży obserwowały ciekawe ewolucje dokonywane na samolocie HD-156 „Mewe". Również źródłem żywego zainteresowania były loty śmigłowca, który chyba najwyżej połowę czasu stał spokojnie na wystawie, resztę natomiast zużył na krótsze lub dłuższe „spacery" po okolicy, zwłaszcza nad miastem.

Chcę tu jednak opowiedzieć o pokazach w locie zorganizowanych specjalnie na zakończenie wystawy w niedzielę dnia 22 lipca. Pokazy, w których wzięły udział wszystkie wystawione samoloty, zgromadziły na lotnisku dużą ilość publiczności. Naszą uwagę zwróciła doskonała organizacja imprezy, która jednak nie była czymś sztywnym i wymuszonym, a raczej robiła wrażenie swobodnej improwizacji. Pokazy odbywały się w idealnym porządku, punkt następował po punkcie bez jakiejkolwiek zwłoki i bez nużących przerw. Dobre wrażenie potęgowała jeszcze żywa, inteligentna spikerka. Świadczyć może o tym następujący incydent: W pewnej chwili zostaje wstrzymany lot pokazowy kolejnego samolotu, ponieważ do lądowania podchodzi pasażerski DC-3 z Rzymu. Nie spowodowało to jednak właśnie żadnej przerwy w pokazach. Przeciwnie, zapowiadacz wykorzystał ten moment dla krótkiej prelekcji o komunikacji lotniczej w ogóle i o pracy Włoskiej Linii Lotniczej LAI w szczególności, czyniąc tym samym z rozkładowego lądowania dodatkowy punkt programu.

Pokazy rozpoczyna wiązanka pełnej akrobacji na jednomiejscowym samolocie szkolno-treningowym Fiat G-46 A. Jest to akrobacja na bardzo wysokim poziomie. Na szczególną uwagę zasługiwało tu lądowanie, które było właściwie jeszcze jedną figurą akrobacyjną. Przy lądowaniu samolot wykonuje szereg lewych i prawych ślizgów, przy czym przy przerzucaniu z jednego ślizgu w drugi maszyna zawisa dosłownie w powietrzu. W podobny sposób lądują zresztą prawie wszyscy włoscy piloci biorący udział w pokazach. Następnie wszystkie samoloty biorące udział w wystawie kolejno prezentują się publiczności na ziemi i w powietrzu. Oto leci Cessna-182 odznaczająca się dużą rozpiętością prędkości i niezwykle cichą pracą silnika. Za nią popisuje się „Aero-45" (lot na jednym silniku) i „Safir", który wykonuje wiązankę akrobacji. HD-156 „Mewe" wykazuje swe niezwykłe właściwości w locie na małych prędkościach i dużych kątach natarcia. Jak się okazuje, samolot jest zupełnie niewrażliwy na przeciągnięcie. Rozpędzony i ściągnięty drążkiem wznosi się w górę niemal pionowo, po wytraceniu prędkości w locie poziomym przepada łagodnie zachowując przy tym pełną sterowność. Publiczność nagradza lądującą załogę (pilotuje sam konstruktor Heinz Dittmar, były oblatywacz u Messerschmitta) oklaskami.

Uwaga! Leci „Falco". Smukła, zgrabna maszyna po starcie i nabraniu wyscokości jak błyskawica przelatuje tuż nad powierzchnią lotniska i szybko wznosi się do następnego przelotu. Spiker podaje maksymalną prędkość samolotu — 335 km/h! Przy mocy silnika 140 KM jest to wspaniały wynik. Następuje teraz pewna przerwa w lotach, przy czym spiker zaczyna pogadankę na temat lotnictwa wojskowego i rodzajów samolotów bojowych, co pozwala spodziewać się jakiegoś wystąpienia samolotów wojskowych. Chwila oczekiwania i... są! Z ogłuszającym świstem i hukiem przelatuje nisko nad lotniskiem czwórka samolotów odrzutowych typu F-84 G „Thunderjet", używanych we włoskim lotnictwie wojskowym jako myśliwce bombardujące. Lecą początkowo w szyku rombowym, a przy następnych przelotach tworzą efektowne schody. Odstępy między maszynami są niezwykle małe. Przy jednym z przelotów cała czwórka rozlatuje się nagle na wszystkie strony, co wygląda niezwykle efektownie. Odrzutowce odlatują i teraz kolej na śmigłowiec. Swą defiladę przed publicznością odbywa on lecąc bokiem w prawo, a potem w lewo na wysokości 50 cm nad ziemią. Następuje seria wznoszeń, nieruchomych zawisów i precyzyjnych lądowań, po czym próba prędkości maksymalnej i efektownych zakrętów na dużej prędkości.

Dla pokazania zastosowania śmigłowca do celów sanitarnych dwóch strażaków kładzie się do białych zasobników przyczepionych do burt śmigłowca, po czym okazuje się, że z ładunkiem 4 osób śmigłowiec ma możność wystartować i wznieść się pionowo (moc silnika tylko 200 KM!).

Piper „Apache" demonstruje lot i wznoszenie na jednym silniku.

Maleńki, dwumiejscowy „Tornado" popisuje się prędkością i zwrotnością przekraczającą nawet osiągi „Falco" — prędkość maksymalna wynosi wg spikera 350 km/h (silnik ma 150 KM). Gdy „Tornado" ląduje serią ślizgów, nad lotnisko nadlatuje wyholowany poprzednio jugosłowiański szybowiec „Meteor". Ze względu na nie zakończone próby fabryczne szybowiec nie jest dopuszczony do akrobacji, toteż wykonuje jedynie szereg niezbyt skomplikowanych ewolucji demonstrując swą smukłą, nowoczesną sylwetkę, otwiera podwozie i ląduje.

Uniwersalny czteromiejscowy dolnopłat FL-55 popisuje się ostatni, przy czym okazuje się, że ten bezpretensjonalny samolot posiada całkiem niezłe własności lotne. Przy zmniejszonym obciążeniu dopuszczony jest on do pełnej akrobacji z dużym współczynnikiem przeciążenia. Nadaje się również do holowania nawet ciężkich szybowców (holował jugosłowiańskiego „Meteora").

Ponowna wiązanka akrobacji na Fiacie G-46 kończy pokazy. Jest już prawie zmierzch, gdy samolot po raz ostatni podchodzi głębokim ślizgiem do lądowania. Wystawa Lotnicza w Wenecji dobiegła końca.

SPOTKANIA Z LUDŹMI

Reportaż nie byłby kompletny, gdyby nie wspomnieć w nim o ludziach z którymi zetknęliśmy się w czasie pobytu na lotnisku Nicelli. Na najcieplejszą wiązankę zasługuje oczywiście „il presidente", prezes aeroklubu, który opiekował się nami przez cały czas trwania wystawy. Nie mniej uczynny był jego zastępca, którego nazwiska niestety nie zapamiętaliśmy. Sympatyczny, wiecznie uśmiechnięty i wiecznie zalatany, łysiejący już jegomość, który tak chętnie załatwiał jednocześnie kilka spraw na raz, odpowiadał na wszystkie nasze pytania, to pan Vico Rosaspina, oblatywacz od Ambrosini'ego, świetny pilot sportowy, znany nie tylko w kraju ale i za granicą.

O spotkaniu z ekipą jugosłowiańską już pisałem. Tylko za granicą może wywołać taką przyjemność spotkanie ludzi, którzy bez wielkiej trudności rozumieją mowę polską i których mowę my z kolei dość łatwo rozumiemy. Mamy i drugie spotkanie „słowiańskie". W pewnej chwili w tłumie zwiedzających woła ktoś za nami „Polska?". Tych dwóch, poważnie wyglądających panów, to czescy inżynierowie studiujący we Włoszech zagadnienia komunikacji lotniczej. Nawiązujemy miłą znajomość, po czym razem idziemy na odbywającą się w hallu portu lotniczego konferencję dziennikarzy lotniczych, na którą zaproszono nas, jakkolwiek tylko niektórzy z nas mają coś do czynienia z dziennikarstwem lotniczym. Po kilku przemówieniach, krótkich ale treściwych, zebrani jednomyślnie przyjmują rezolucję zobowiązującą ich do popierania i propagowania sprawy rozwoju lotnictwa sportowego i prywatnego, po czym kielichem znakomitego wermutu wznosimy toast za pomyślność tego lotnictwa. Korzystam z okazji i z obecnym przedstawicielem włoskiego czasopisma lotniczego „Ali nuove" dokonuję wymiany egzemplarza „Skrzydlatej" na egzemplarz „Ali" z tym, że obiecujemy sobie wzajemnie przesyłać odtąd regularnie kolejne numery naszych czasopism. Po chwili dokonuję podobnej wymiany z sympatycznym, krępym jegomościem, ściskającym pod pachą gruby plik zachodnio-niemieckiego czasopisma lotniczego „Aero". Jak się zaraz okazuje jest to sam pan Hubert Zuerl. Posiada on przedstawicielstwo na Niemcy zachodnio francuskiego, popularnego samolotu sportowo-turystycznego „Jodel". Samolot nadaje się specjalnie do budowy amatorskiej, toteż p. Zuerl wydaje w swym wydawnictwie „Aero Verlag" plany „Jodela", a w swych niewielkich warsztatach wykonuje komplety gotowych do montażu części samolotu.

Nawiązuje się dość żywa i szczera rozmowa, w której p. Zuerl, skarży się na utrudniającą życie biurokrację (gdzież jej nie ma?) i na drętwotę bońskich „oficjeli" oraz na nieżyciowość różnych przepisów lotniczych.

Wszystkie opisane spotkania, ich szczera i przyjazna atmosfera oraz cechująca je łatwość wzajemnego zrozumienia dowodzi pewnej, dość ważnej prawdy: lotnictwo sportowe może i powinno stać się pomostem zbliżającym do siebie ludzi wszystkich krajów i narodów. Może i powinno stać się przyczynkiem w ogólnym dążeniu do przyjaźni i pokoju.

DO ZOBACZENIA, WENECJO!

W poniedziałek 23 lipca opuszczamy gościnne Lido. Motoscafo, którym płyniemy na dworzec, tnie szybko fale kanału. Słońce zapala na wodzie oślepiające błyski. W pewnej chwili okazuje się, że wszyscy czterej myślimy to samo: dobrze byłoby przyjechać tu ponownie na przyszłoroczną wystawę. Do zobaczenia Wenecjo!

Wyżej: Dużą atrakcją skoczków cieszyły się spadochrony szczelinowe ST-5. Poniżej: Bolesław Gargała i Franciszek Bujacz obserwują styl spadania jednego z zawodników.

III SPADOCHRONOWE MISTRZOSTWA POLSKI

CZTERY KONKURENCJE NA POBIEDNIKU

TADEUSZ MALINOWSKI

W tym roku minęły cztery lata od rozegrania I Krajowych Zawodów Spadochronowych w Warszawie. Dlatego też omawiając przebieg III Spadochronowych Mistrzostw Polski jako czwartej z kolei imprezy tego typu, należy ocenić dość krytycznie jej poziom oraz wysnuć wiele wniosków na przyszłość. Rzecz jednak w tym, aby wnioski nie pozostały na papierze, a doczekały się realizacji. Bo o tę realizację jest u nas ciężko i to bardzo. Nie jest zresztą dla nikogo tajemnicą, chyba tylko dla Wydziału Spadochronowego ZG LPŻ, że mistrzostwa są nieoficjalnym zgrupowaniem najlepszych skoczków z terenu całej Polski, naturalnie z małymi wyjątkami. A szkoda. Mając bowiem przez dwa tygodnie pod opieką tak doborowy zespół ludzi, można się przecież z nimi zupełnie dobrze dogadać oraz przedyskutować obok spraw czysto szkoleniowych także i sportowe. Problemów do dyskusji jest dużo, ponieważ jak ogólnie wiadomo ze spadochroniarstwem w aeroklubach nie jest najlepiej. Ale do tego oczywiście trzeba znaleźć wspólny język, trzeba zejść o domniemanych kilka stopni nie gdzie indziej, ale do ludzi. A cała rzecz w tym jeszcze, że sport to nie zabawa w szarże i w zbyt formalny, niepotrzebny nikomu dystans.

Mistrzostwa upłynęły w nienajlepszej atmosferze. Bo trudno je nazwać w dosłownym brzmieniu mistrzostwami już choćby ze względu na brak tych skoczków, którzy reprezentowali barwy Polski na Spadochronowych Mistrzostwach Świata w Moskwie. Właśnie ci sportowcy nie powinni napotykać na trudności, lecz odczuwać daleko idącą pomoc i zachętę. Czyż nie zasłużyli sobie na równe prawa? Czyż mało kosztów pochłonął ich trening? Czyż ich bogate doświadczenie, zdobyte niewątpliwie za wysoką cenę, należy dzisiaj lekceważyć? Trudno też nie wyrazić zdziwienia, że Spadochronowy Mistrz Polski na rok 1955 Zdzisław Szwedziuk nie mógł na równi z innymi bronić zdobytego przed rokiem tytułu mistrza.

Ale zanim przystąpimy do sformułowania uwag, spostrzeżeń, a następnie wniosków, zróbmy krótki przegląd rozegranych konkurencji mistrzostw.

*

I KONKURENCJA. Dwa skoki z wysokości 600 m z natychmiastowym otwarciem spadochronu nieprzekraczającym 3 sekundy na celność lądowania do koła o promieniu 150 m. (celność: 300 pkt).

Konkurencję tę próbowano przeprowadzić 14 września, ale bez skutku. Po wyskoczeniu 16 zawodników, z czego 7 lądowało w kole, kierownictwo przerwało skoki ze względu na zmienne warunki meteo. Najlepszy wynik dnia uzyskał Bogdan Szmidt: 11,95 m. Dopiero 16 września rozegrano w całości pierwszą kolejkę skoków, a 18 września drugą.

Mimo że konkurencja ta uważana jest przez ogół sportowców za dość łatwą, to jednak wymagała ona od skoczka dobrze opanowanej umiejętności manewrowania spadochronem. Ten czynnik wspólnie z momentem wyskoku decydował o miejscu lądowania zawodnika. I chociaż większość uczestników mistrzostw opuszczała samolot na polecenie kapitanów drużyn, będących w dużej mierze odpowiedzialnymi za celność ich przyziemienia, to również kondycja i doświadczenie skoczka odgrywało tutaj także niemałą rolę. Nic też dziwnego, że wielu zawodników zupełnie poprawnie wyrzuconych miało jak najlepsze szanse osiągnięcia nie tylko koła, ale lądowania w pobliżu krzyża. Jeśli skutek był przeciwny, to tylko ze względu na złą ocenę odległości, słabą umiejętność wykorzystania kila, mało zdecydowane lub wprost przeciwnie wykonywane ślizgi, a ponadto brak odpowiedniej wytrzymałości fizycznej. Konkurencja ta poza nielicznymi, ciekawszymi skokami rzędu 5 m, wypadła dobrze, szczególnie w porównaniu z mistrzostwami z 1955 roku.

Zwycięzcą został Mieczysław Płoński, za skoki: 11,40 m i 9,56 m. A oto inne ciekawsze wyniki: Kazimierz Pela: 30,18 m i 5,20 m; Bolesław Gargała, 22,17 m i 18,28 m; Wiesław Brzoza: 56,92 m, 6,35 m; Emanuel Kula: 28,90 m i 23,04; Jerzy Kowalczuk: 4,40 m i 47,90 m.

II KONKURENCJA. Dwa skoki z wysokości 1 500 m z 20-sekundowym opóźnionym otwarciem spadochronu, z oceną stylu spadania, na celność lądowania do koła o promieniu 150 m (celność: 300 pkt + opóźnienie: 200 pkt + styl: 200 pkt = 700 pkt).

W klasyfikacji drużynowej zwyciężyła ekipa Warszawy w składzie (od lewej): Jerzy Koss, Romana Skatulska, Tadeusz Szymański i Stefan Zmysłowski (kapitan zespołu). Wszyscy poza Szymańskim są aktualnymi rekordzistami świata.

Dnia 15 września po wylądowaniu 20 zawodników, z których 14 osiągnęło koło, skoki przerwano ze względu na niski pułap chmur. Konkurencję tę, uważano za najtrudniejszą, rozegrano dopiero 19 września podczas dość zmiennych warunków atmosferycznych. Otóż zawodnik musiał tutaj wykazać nie tylko umiejętności już wyżej omówione, ale zademonstrować styl spadania oraz dokładność opóźnienia. Dlatego też wielu skoczków nie mając pewności otrzymania punktów za styl zwróciło swą uwagę na opóźnienie i celność. W tym przypadku dla sporej ilości uczestników mistrzostw poważną trudnością obok słabego opanowania lub nieznajomości stylu spadania była również technika oddzielania się od samolotu An-2. Poza wyjątkami, większość zawodników wykonywała dopiero pierwsze skoki z maszyny tego typu.

O tym jak poważne braki mieli poszczególni skoczkowie spadochronowi, najlepiej świadczą fakty. Otóż spośród 43 uczestników mistrzostw startujących w tej konkurencji, a więc z 86 wykonanych skoków, 33 punktowano za styl, w tym tylko 5 otrzymało największą ocenę 100 pkt: Gargała (1), Bołotowicz (1), Kowalczuk (2) i Popik (1). W pozostałych 28 skokach średnia wahała się w granicach 80 pkt.

Podobnie było z dokładnością opóźnienia otwarcia spadochronu, ponieważ z 86 skoków tylko 6 spełniło wymagania 20 sekund. Korzystniej natomiast wypadła skoczkom celność przyziemienia w porównaniu do I konkurencji.

Zwycięzcą został Jerzy Kowalczuk, który uzyskał następujące oceny: opóźnienie: 20,0 sek i 21,8 sek; styl spadania: 100 i 100 pkt; celność: 40,30 m i 9,90 m.

III KONKURENCJA. Dwa skoki grupowe z wysokości 1 000 m na celność lądowania do koła o promieniu 150 m (grupa 4 osoby; 4 x 300 = 1 200 pkt.).

Konkurencję tę rozpoczęto 9 września, wkrótce po pokazach w dniu otwarcia mistrzostw, przy sprzyjających warunkach meteorologicznych. Przeprowadzono wtedy w całości jedną kolejkę skoków. Następnego dnia do południa zakończono drugą kolejkę, po której na pierwsze miejsce wysunął się Tadeusz Szymański.

Wprowadzenie skoków grupowych po raz pierwszy do programu mistrzostw zasługuje na całkowitą aprobatę, już choćby ze względu na duże wartości sportowe; chodzi w tym przypadku o walory zespołowej walki, której miernikiem jest jak najmniejszy rozrzut przy lądowaniu. Ten poważny czynnik odegrał w niektórych drużynach decydującą rolę, ponieważ tylko odpowiednio przemyślana koncepcja zaatakowania koła z powietrza mogła przynieść zespołowi maksymalną ilość punktów. Jasne, że kapitan ekipy w oparciu o dokładną znajomość umiejętności członków swej drużyny tak rozwiązywał taktycznie skok, aby przyniósł on jak największe korzyści.

Aczkolwiek istnieją dwa sposoby lądowania grupy skoczków na cel, to w większości kapitanowie drużyn stosowali raczej indywidualny system oparty na własnych obliczeniach. W tym przypadku zawodnicy zdani byli na swój plan atakowania krzyża, w którym doświadczenie i spostrzegawczość decydowały niekiedy o wyniku. Szczególnie spóźniony refleks skoczka, w najszerszym tego słowa znaczeniu, powodował przyziemienie poza linią koła, mimo że lądowanie w kole było zupełnie realne.

Drugi sposób polegający na manewrowaniu za skoczkiem prowadzącym, był rzadziej stosowany. Pokaz takigo skoku, choć nie w pełni jeszcze doskonałego ale na dobrym poziomie, wykonała nasza drużyna reprezentacyjna, która brała udział w mistrzostwach świata. Ich wysoka sprawność manewrowania, opadanie szykiem, a ponadto lądowanie w pobliżu krzyża były dobrym przykładem walki zespołowej.

Wyniki tej konkurencji wypadły dość słabo. Pierwsze miejsce zajęła Warszawa: 788,22 pkt.; 2. WKS „Lotnik": 760,09 pkt.; 3. Lublin: 664,76 pkt.; 4. Wrocław: 646,89 pkt; 5. MZK i ST: 627,36 pkt; 6. Łódź: 558,76 pkt; 7. Poznań: 465,47 pkt;

W klasyfikacji kobiecej o tytuł mistrzyni Polski walczyło sześć spadochroniarek. Od lewej: Leokadia Pela, Maria Puchar, Wanda Szteyn, Alicja Rakówna, Romana Skatulska i Aleksandra Wojtkowiak.

8. Białystok: 429, 05 pkt; 9. Stalinogród: 439,52 pkt; 10. Kielce: 405,47 pkt; 11. Bydgoszcz: 336,01 pkt; 12. Rzeszów: 207,04 pkt.

IV KONKURENCJA. Skok z wysokości 2 200 m z 30-sekundowym opóźnionym otwarciem spadochronu, z oceną stylu spadania (opóźnienie: 100 pkt + styl 100 pkt = 200 pkt).

Mimo przewidzianych regulaminem dwóch skoków, przeprowadzono tylko jedną kolejkę — 20 września, chociaż można było z powodzeniem rozegrać drugą następnego dnia do południa. Oczywiście jeden skok nie mógł być w pełni miernikiem oceny zawodnika tak pod względem stylu spadania jak i dokładności opóźnienia. Zaobserwowany styl spadania, o którym mowa odzielnie, jest sygnałem, że mamy poważne braki w tej dziedzinie. Dlatego też prawdziwą niespodziankę sprawiły Maria Puchar i Wanda Szteyn, które swym stylem wzbudziły uznanie u doświadczonych skoczków. A przecież w zeszłym roku dopiero próbowały one smaku dłuższego spadania. Z tego wniosek, że jedynie skoki na duże opóźnienia pozwoliły im na stopniowe wypracowanie stylu.

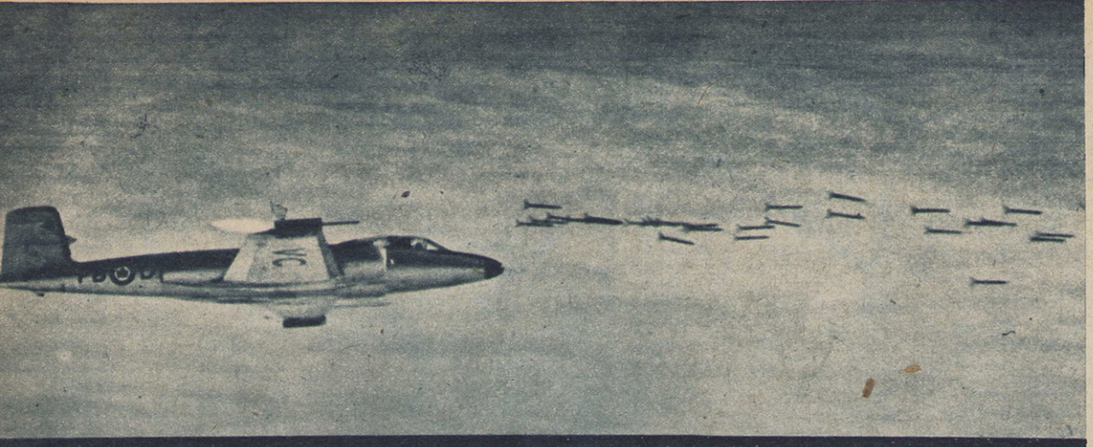
Z mężczyzn najlepsze noty, bo po 95 pkt, otrzymali Bolesław Gargała i Jerzy Łobodda.

Chcąc jednak jak najkrócej zanalizować wyniki tej konkurencji wystarczy podać, że na 40 startujących aż 18 nie uzyskało żadnej oceny za styl, a 15 dalszych — średnio po 50 pkt. Liczby te charakteryzują w sposób przekonywujący poziom stylu spadania uczestników mistrzostw.

Efektowne odejście skoczka z samolotu An-2.
Zdjęcia B. Koszewski (5)

KLASYFIKACJA INDYWIDUALNA III SPADOCHRONOWYCH MISTRZOSTW POLSKI
Kraków — Pobiednik, 9—21 września 1956 r.

Miejsce	Nr startowy	Imię i nazwisko zawodnika	Drużyna	Ogólna ilość punktów	I KONKURENCJA		II KONKURENCJA		III KONKURENCJA		IV KONKURENCJA	
					miejsce	punkty	miejsce	punkty	miejsce	punkty	miejsce	punkty
		MĘŻCZYŹNI										
1	41	Jerzy Kowalczuk	Lublin	1 252,26	6	247,70	1	614,07	3	270,49	4	160
2	3	Henryk Jaksim	MZKiST	1 201,36	8	234,53	3	577,50	4	268,33	15	121
3	37	Bolesław Gargała	Rzeszów	1 162,67	3	259,61	2	586,62	27	125,44	1	191
4	1	Jerzy Łobodda	MZKiST	1 113,92	10	217,51	11	491,66	10	241,75	3	163
5	34	Jerzy Koss	Warszawa	1 094,25	16	172,98	6	552,73	8	245,54	13	123
6	43	Izydor Popik	Lublin	1 059,45	20	141,45	4	572,24	21	172,76	2	173
7	26	Edward Mikołajczyk	Stalinogród	1 053,06	24	135,63	5	554,13	15	215,30	6—9	148
8	17	Waldemar Bolotowicz	Wrocław	1 053,04	11	203,43	7	540,99	12	238,62	29—30	70
9	35	Tadeusz Szymański	Warszawa	1 045,67	27	121,90	8	533,20	1	284,37	11—12	126
10	31	Wiesław Brzoza	Kielce	981,26	4	256,71	10	512,88	32	63,67	6—9	148
11	57	Tadeusz Kwak	Białystok	952,41	7	246,91	18	399,88	18	205,62	19	100
12	33	Stefan Zmysłowski	Warszawa	929,86	12	195,66	20	366,83	9	245,37	14	122
13	7	Zdzisław Piasecki	WKS „Lotnik"	928,51	21	140,38	14	444,82	2	273,31	29—30	70
14	6	Janusz Szygendowski	WKS „Lotnik"	922,94	23	139,38	13	455,96	11	239,60	25	88
15	21	Jan Walczak	Bydgoszcz	891,69	17	168,50	21	365,33	16	209,86	6—9	148
16	51	Witold Raczyński	Poznań	852,98	29	117,18	12	477,88	31	109,92	6—9	148
17	5	Jerzy Radomski	WKS „Lotnik"	846,75	30	95,95	16	409,62	7	247,18	22	94
18	29	Kazimierz Pela	Kielce	823,15	2	264,62	24	335,24	13	223,29	—	—
19	2	Mieczysław Lipka	MZKiST	815,56	14	182,80	17	402,48	29	117,28	18	113
20	47	Zdzisław Seweryn	Kraków	808,33	36—37	0,00	15	411,11	6	247,22	5	150
21	19	Emanuel Kula	Wrocław	761,91	5	248,08	27	289,46	25	138,37	26	86
22	9	Bogdan Szmidt	Łódź	745,88	31	90,75	25	320,37	5	259,76	27	75
23	10	Zdzisław Banasiak	Łódź	739,16	22	140,18	26	318,33	23	154,65	11—12	126
24	38	Franciszek Maciejowski	Rzeszów	728,00	18	167,99	9	522,01	34	46,00	23	92
25	22	Ryszard Ożarowski	Bydgoszcz	722,38	15	177,80	29	272,43	22	156,15	17	116
26	42	Mieczysław Płoński	Lublin	694,06	1	279,04	30	193,51	14	221,51	32—34	0
27	18	Stefan Czerwonka	Wrocław	664,49	13	186,96	31	167,93	19	189,60	16	120
28	30	Marian Samiczak	Kielce	662,27	25	134,53	28	274,23	28	118,51	10	135
29	27	Stefan Słomiany	Stalinogród	637,29	28	121,75	23	340,39	20	175,15	32—34	0
30	11	Paweł Spotowski	Łódź	626,88	34	50,65	22	357,88	24	144,35	28	74
31	50	Michał Baszura	Poznań	548,85	35	24,60	19	394,28	26	129,97	—	—
32	25	Sylwester Bąk	Stalinogród	526,38	9	220,85	32	166,38	33	49,07	20	98
33	13	Henryk Pomalejko	Olsztyn	446,04	32	86,99	33	152,60	30	116,45	24	90
34	58	Dariusz Sienkiewicz	Białystok	403,36	33	75,43	34	120,00	17	207,93	—	—
35	23	Benedykt Kempski	Bydgoszcz	378,57	19	164,57	35	118,00	37	0,00	21	96
36	59	Henryk Adamowicz	Białystok	261,84	26	132,73	36	113,61	36	15,50	32—34	0
37	39	Franciszek Bujacz	Rzeszów	167,60	36—37	0,00	37	74,00	35	35,60	31	58
		KOBIETY										
1	36	Romana Skatulska	Warszawa	947,87	5—6	0,00	1	560,96	1	258,91	3	128
2	20	Maria Puchar	Wrocław	862,77	4	76,10	4	378,00	3	218,67	1	190
3	49	Aleksandra Wojtkowiak	Poznań	842,38	3	93,10	2	425,70	2	225,58	4	98
4	44	Wanda Szteyn	Lublin	773,09	1	142,80	3	397,41	4	82,88	2	150
5	32	Leokadia Pela	Kielce	404,07	2	131,28	5	225,35	6	47,44	6	0
6	12	Alicja Rakówna	Łódź	338,64	5—6	0,00	6	197,42	5	49,22	5	92



Samolot Avro CV-100 (Kanada) w chwili oddania salwy małych niesterowanych pocisków rakietowych z baterii umieszczonej na końcu lewego skrzydła. Płomień baterii prawej wskazuje na to, że następuje odpalenie salwy drugiego skrzydła.

Uzbrojenie i perspektywy rozwoju technicznego nowoczesnego lotnictwa wojskowego

Ppłk J. Tierechow

Dokończenie

Pociski sterowane grupy „ziemia — powietrze" są to rakiety, posiadające usterzenie albo też niewielkie powierzchnie nośne. Dla zwiększenia prędkości i zasięgu pociski te wykonuje się często jako dwu- lub trzystopniowe. Po wyczerpaniu się paliwa tylne części rakiety automatycznie odpadają. Naprowadzenie rakiety na cel powietrzny odbywa się najczęściej metodą tak zwanej „wiązki prowadzącej" (promienia wiodącego) przy pomocy stacji radarowej. Prędkości ich zazwyczaj znacznie przekraczają prędkość dźwięku, maksymalny zasięg działania leży na razie w granicach 30—50 km. Dalsze udoskonalenie sposobów naprowadzania pocisków tej grupy (zwiększenie dokładności) niewątpliwie uczyni je groźną bronią dla samolotów wszystkich rodzajów.

Pociski sterowane „powietrze — ziemia" przeznaczone są do rażenia ważnych celów naziemnych. Przenoszenie takich pocisków do rejonu obranego obiektu może odbywać się przy pomocy bombowców lub myśliwców-bombowców. Przypuszczalnymi celami tych pocisków będą pozycje artylerii atomowej, składy amunicji, punkty dowodzenia itp.

Nie ulega wątpliwości, że również i dziedzina artylerii rakietowej, pokrewna z lotnictwem, nabierze w niedalekiej przyszłości bardzo poważnego znaczenia.

Znaczenie i rola lotnictwa wojskowego wzrosły szczególnie wyraźnie z chwilą pojawienia się broni atomowej, gdyż mimo szybkiego rozwoju pocisków sterowanych i artylerii atomowej podstawowym środkiem, za pomocą którego broń ta może być użyta, jest obecnie lotnictwo. Rzecz jasna, fakt ten nie mógł nie wywołać szeregu poważnych zmian w formach organizacyjnych i sposobach bojowego wykorzystania lotnictwa. Rozpatrzymy pokrótce niektóre z tych zagadnień, a przede wszystkim sprawę zabezpieczenia sprzętu lotniczego przed napadem atomowym.

Jak wiadomo, największe niebezpieczeństwo porażenia bronią atomową grozi lotnictwu podczas postoju samolotów na ziemi. Rejony bazowania z lotniskami i pasami startowymi będą niewątpliwie dogodnymi celami dla uderzeń atomowych, w szczególności podczas walki o panowanie w powietrzu. Przy tym cechą ujemną jest bardzo słaba odporność sprzętu lotniczego na działanie fali uderzeniowej wybuchu atomowego, co tłumaczy się właściwościami konstrukcji samolotu.

Najpewniejszym sposobem ochrony części lotnictwa bojowego (na przykład bombowców dalekiego zasięgu) przed porażeniem bronią atomową jest niewątpliwie zbudowanie na obszarze kraju sieci hangarów podziemnych z odpowiednią ilością zapasowych pasów startowych. Jednakże nawet w przypadku rozwiązania tego bardzo skomplikowanego zadania w skali ogólnopaństwowej, większa część lotnictwa powinna bazować na zwykłych, stałych lub polowych lotniskach naziemnych, ponieważ tylko w takich warunkach może być osiągnięte sprężyste i ścisłe jego współdziałanie z wojskami lądowymi (zwłaszcza podczas prowadzenia operacji zaczepnych).

Przegląd uzbrojenia samolotu myśliwskiego.

Obecnie uważa się, analogicznie do innych rodzajów broni, że najbardziej racjonalnym sposobem zabezpieczenia samolotów przed działaniem fali uderzeniowej bomby atomowej jest rozstawienie ich w kształcie szachownicy w odległości co 300—500 m (połączone, rzecz jasna, z odpowiednim maskowaniem) i ukrycie w specjalnie dla nich wybudowanych schronach.

Budowa schronów jest rzeczywiście sprawą bardzo pracochłonną, wskutek dużej objętości robót ziemnych i w związku z tym może być dokonana jedynie w warunkach dłuższego bazowania jednostki na danym lotnisku i raczej dla samolotów mniejszych o rozpiętości skrzydeł nie większej niż 10—15 m, czyli przede wszystkim dla samolotów szturmowych i myśliwskich. Dla lotnictwa bombowego, bazowanego z reguły na dalszym zapleczu frontu, wykonanie schronów byłoby nie tylko zbyt trudne, lecz również i mniej konieczne, ponieważ ochronę lotnisk bombowców przed uderzeniami atomowymi należy rozpatrywać raczej jako część całości zagadnienia obrony przeciwlotniczej kraju.

Jeśli chodzi o lotnictwo myśliwskie, to — na przykład — w zagranicznej prasie fachowej można spotkać zdania, że najbardziej racjonalnym sposobem zabezpieczenia go przed atakami atomowymi jest natychmiastowy start po alarmie wszystkich samolotów myśliwskich danej jednostki, znajdujących się w gotowości bojowej, w celu spotkania bombowców nieprzyjaciela jeszcze na przedpolach własnego lotniska. Przy tym należy zauważyć, że usunięcie samolotów myśliwskich spod uderzenia atomowego jest obecnie ułatwione dzięki wysokiej doskonałości radarowych środków wykrywania celów powietrznych, których szerokie zastosowanie zmniejsza do minimum możność zaskoczenia. Wyjątkowo duże znaczenie ma tu, rzecz jasna, organizacja i sprawne działanie systemu służby obserwacyjno-meldunkowej.

Nadzwyczaj ważne znaczenie ma również obecnie sprawa materiałowo-technicznego zabezpieczenia działań bojowych lotnictwa przez zaplecze. W ostatnich czasach wzrasta w bardzo poważnym stopniu ilość i skala wykonywanych przez nie zadań oraz wymagania, dotyczące sprawności ich wykonania. Stawia się obecnie przed zapleczem tego rodzaju zadania, jak ukrycie pod ziemią składów amunicji lotniczej i zapasów paliwa, zbudowanie schronów dla załóg lotniczych, a w szeregu wypadkach — prowizorycznych ukryć dla samolotów i sprzętu pomocniczego. Do nowych zadań zaliczyć trzeba również w razie potrzeby odkażanie samolotów, sprzętu pomocniczego i terenu w rejonie lotniska po ataku atomowym nieprzyjaciela. Wszystko to wymaga liczebnego zwiększenia pomocniczych jednostek lotniczego zaplecza, jak również przydzielenia im większej ilości bardziej doskonałych środków technicznych.

Bardzo ważnym zadaniem zaplecza lotniczego jest szybkościowa budowa lotnisk. Zadanie to łączy w sobie zbudowanie nowych pasów startowych dla samolotów odrzutowych w przypadku przebazowania lotnictwa frontowego (np. natarcia wojsk lądowych) oraz naprawę tych pasów w wypadku znacznych uszkodzeń, jakich mogą one doznać w wyniku atomowego uderzenia nieprzyjaciela. Należy przy tym dodać, że w warunkach działań bojowych z zastosowaniem broni atomowej konieczne będzie wybudowanie na każdym lotnisku minimum 2—3 pasów startowych.

Rozwiązanie tego problemu przy stosowanych obecnie rodzajach nawierzchni pasów (głównie — beton) wymagałoby bardzo znacznego dodatkowego wyposażenia technicznego dla jednostek budujących lotniska. Wynika stąd nagląca potrzeba opracowania nowych, prostszych i mniej pracochłonnych sposobów budowy pasów startowych, np. metodą umocnienia górnej warstwy gruntu takiego pasa za pomocą wiążących grunt roztworów krzemowych. Oczywiście, wiele tu zależy i od konstruktorów lotniczych, ponieważ przystosowanie podwozia samolotów odrzutowych do pokonywania nierówności terenu może w dużym stopniu uprościć całe zagadnienie.

*

Krótki przegląd współczesnego stanu lotnictwa wojskowego wyraźnie dowodzi, że poziom jego rozwoju i doskonałości technicznej zależy od ogólnego poziomu rozwoju nauki, techniki i uprzemysłowienia danego kraju.

Przemysł polski dostarcza naszej armii wszystkich niezbędnych nowoczesnych rodzajów broni technicznej, w tym samolotów odrzutowych i urządzeń radarowych. Fakt ten świadczy przekonywająco nie tylko o wysokim poziomie wyposażenia technicznego Wojska Polskiego, lecz i o potężnym skoku jakiego dokonała polska nauka, technika i przemysł w okresie ostatnich 10 lat.

Stale unowocześniana konstrukcja samolotów znajdujących się na uzbrojeniu lotnictwa polskiego oparta jest na osiągnięciach radzieckich, które cechuje przede wszystkim umiejętność harmonijnego powiązania zasadniczych własności bojowych: prędkości i potężnego uzbrojenia, zasięgu i wysokości lotu, zwrotności i żywotności bojowej oraz łatwego użytkowania.

Zadaniem pracowników polskiego lotnictwa jest aktywny udział w dalszym rozwoju wojskowej myśli naukowo-technicznej, dążenie do mistrzowskiego opanowania nowoczesnej techniki lotniczej, całkowite przyswojenie sobie umiejętności współdziałania z innymi rodzajami wojsk w złożonych warunkach bojowych w celu dalszego umacniania obronności Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej.

Widok na tylne stanowisko ogniowe bombowca odrzutowego.
Foto: WAF i J. Szymański

z lotu po kraju

Trzy diamenty

... dwa za przeloty docelowe 300 km (Ignasiak i niżej podpisany) oraz jeden za przelot 500 km (Sztuka) uzyskali w tym roku piloci Aeroklubu w Świdniku. Łączna ilość przelecianych kilometrów przez pilotów szybowcowej sekcji wyczynowej zamyka się liczbą 5 000. Osiągnięcia wyczynowców mogłyby być o wiele poważniejsze, gdyby wszyscy piloci przejawiali więcej aktywności i ambicji sportowej. Sprawą podniesienia poziomu i masowości wyczynu powinna zająć się Rada Aeroklubu, która jak dotąd — oprócz krasomówczych zebrań i pociągnięć reorganizacyjnych nic nie zrobiła.

STANISŁAW RATUSIŃSKI
Świdnik

PÓŁ ROKU PRACY PILOTÓW POZNAŃSKIGH

W końcu sierpnia odbyło się w Aeroklubie Poznańskim zebranie komisji współzawodnictwa, na którym podsumowano półroczną pracę wyszkoleniową poszczególnych sekcji.

Jak wynika z obliczeń, najlepszymi osiągnięciami legitymuje się sekcja szybowcowa, zarówno pod względem szkolenia jak i wyczynu. Oto kilka danych: plan wysłania kandydatów do szkół szybowcowych wykonano w 100 proc.; podstawowe szkolenie szybowcowe do III kl. — w 64 proc; szkolenie pilotów szybowcowych do II kl. — w 25 proc.; szkolenie pilotów szybowcowych I kl. jest w trakcie realizacji i są możliwości pełnego wykonania zadań. Również zadowalająco przedstawia się sprawa wyczynu szybowcowego. Planowana ilość wylatanych km w ciągu całego roku została już w pierwszej połowie sezonu poważnie przekroczona. Na zaplanowaną ilość 8 000 km aeroklub wylatał 17 000 km, co równa się 212 proc. planu rocznego. Do tego trzeba jeszcze dodać 8 Srebrnych Odznak Szybowcowych (67 proc. planu), 5 diamentów oraz 1 rekord Polski.

Drugie z kolei miejsce w aeroklubie zajmuje (w pierwszej połowie sezonu) sekcja samolotowa. Osiągnięcia tej sekcji nie są w pełni zadowalające i każą raczej przypuszczać, że druga połowa roku da lepsze rezultaty. Dla przykładu — kilka danych obrazujących pracę sekcji samolotowej. Szkolenie w grupie wg programu 25 godzin było prowadzone przez całą pierwszą połowę sezonu i jest kontynuowane obecnie dalej, trudno więc mówić na razie o procentach wykonania planu. W grupie wg 2 części programu podstawowego plan został wykonany, wszyscy piloci zdali egzaminy przed państwową komisją egzaminacyjną. W grupie wg programu 50-godzinnego plan wykonany został w 10 proc.; poważna część pilotów znajduje się obecnie w końcowej fazie szkolenia (loty po trasach nawigacyjnych). W ramach grupy treningowej plan wykonany został w 23 proc. Taki procent tłumaczy się zaawansowaniem pilotów w pierwszej połowie sezonu w lataniu szybowcowym. Szereg pilotów w tej grupie zdało również egzaminy do III klasy pilota samolotowego.

Stosunkowo słabo przebiega szkolenie w sekcji spadochronowej. Sekcja ta w ramach szkolenia skoczków spadochronowych do III kl wykonała swój plan w 65 proc. Plan treningu natomiast w 10 proc., a plan szkolenia do II klasy skoczka spadochronowego w 20 proc. Wiele jest przyczyn, które się na ten stan rzeczy składają: nieodpowiednie warunki atmosferyczne, słaba frekwencja kandydatów na podstawowe szkolenie oraz nieumiejętna organizacja pracy wewnątrz sekcji.

Analizując ogólnie pierwszą połowę sezonu należy stwierdzić, że obok poważnych osiągnięć nie ustrzeżono się również braków, które w drugiej połowie będą niewątpliwie nadrobione.

JANUSZ ŁUKASZEWICZ

Wystawa lotnicza we Wrocławiu

W DNIA 16 września br. Aeroklub Wrocławski zorganizował wystawę sprzętu lotniczego, mającą na celu zapoznanie ludności Wrocławia z dorobkiem lotnictwa w ostatnim dziesięcioleciu. Wystawa cieszyła się dużym powodzeniem. Najwięcej oczywiście było młodzieży. Zrozumiałą sensację budził samolot odrzutowy „Jak-23". W dalszej kolejności — samoloty „Junak-2", „CSS-13", Zlin-26 „Trener". Obok nich — jak zwykle dużo młodzieży, która z wielkim zaciekawieniem słucha objaśnień przewodników wystawy; funkcję tę pełnią piloci i mechanicy. W dalszej części hangaru stoją szybowce — „Muchy", „Bociany", „Salamandry", „Komary" i „ABC". I one cieszą się niemałym zainteresowaniem ze strony zwiedzających. Przy drzwiach hangaru — stół do układania spadochronów, z wyłożoną na nim jedwabną czaszą.

Zorganizowanie wystawy, przemyślane i planowe, zawdzięcza się kpt. Chojcanowi i kpt. Kozielskiemu. Mają tu swój wkład mechanicy i piloci, którzy także w dużym stopniu przyczynili się do jej otwarcia. Powracając do samej wystawy muszę stwierdzić (nie tylko ja), że jest ona bardzo udana pod każdym względem. Mieści się w hangarze aeroklubu. Eksponaty porozmieszczane estetycznie. Pod ścianą hangaru umieszczono tablice i wykresy — mówiące o osiągnięciach aeroklubu. Wystawa ta jest przykładem w jaki sposób należy propagować sport lotniczy. Nie zastąpią jej żadne, nawet w najlepszym wydaniu plakaty. Młodzieży i w ogóle społeczeństwu trzeba pokazać lotnictwo z bliska.

Osoby zwiedzające wystawę mogą także przy okazji przyjrzeć się lotom szybowców i samolotów, bowiem szkolenie i treningi odbywają się w klubie normalnie. Lotnisko jest więc bez przerwy oblężone.

Podsumowując wszystkie korzyści propagandowe jakie daje ta impreza, należy się zastanowić czy nie warto byłoby umożliwić ludności częstsze przebywanie na lotnisku i systematyczne zapoznawanie jej z działalnością i dorobkiem aeroklubu.

Zdaję sobie sprawę, że ciągłe tłumy na lotnisku przeszkadzałyby w normalnej pracy na starcie (względy bezpieczeństwa). Można by jednak ustalić dzień „otwartego lotniska" (raz w tygodniu lub w miesiącu), w którym każdy mógłby tam przyjść i przyjrzeć się pracy na starcie (można by również organizować wycieczki zbiorowe ze szkół i zakładów pracy). Taka propaganda lotnictwa dałaby na pewno pożądane rezultaty.

ANDRZEJ MACKO
Wrocław

SZYBOWCOWE MISTRZOSTWA KUJAW

INICJATYWA rozegrania klubowych zawodów szybowcowych wypłynęła na jednym z zebrań Rady Szybowcowej w maju br. Kierownictwo aeroklubu zaaprobowało ten projekt i pomogło w jego zrealizowaniu. Kierownik aeroklubu ob. Morozowicz postarał się o zwolnienie z pracy na czas trwania zawodów pilotów zamiejscowych, umożliwiając im udział w nich.

Okres, w którym rozgrywano zawody, nie był zbyt sprzyjający ze względu na pogodę. Mimo to wykorzystano kilka ładnych dni termicznych do rozegrania konkurencji. Uzyskane wyniki należy uważać za dobre, a podobne zawody staną się u nas tradycją.

W I mistrzostwach uczestniczyło tylko 9 zawodników. Rozegrano 4 konkurencje: lądowanie na punkt, akrobacja, przelot po trasie trójkątnej 100 km i przelot docelowy 100 km.

Obok „starych rutyniarzy" startowali i młodzi piloci, a ich pojedynek wypadł dodatnio dla młodości. Okazało się, iż posiadamy wiele talentów, na które nie zwracaliśmy dotąd uwagi. I tak np. Jóźwiak rozpoczął latanie w tym roku (kurs podstawowy ukończył jesienią r. 1955), a w mistrzostwach zajął II miejsce. Ten sam pilot zdobył w tym sezonie warunek do złotej odznaki i diament — przelotem 350 km. Mistrzem szybowcowym Aeroklubu Kujawskiego na rok 1956 został Mirosław Bokałło. Trzecie miejsce zajął Feliks Gałązka.

M. Bokałło (I miejsce)

Jóźwiak (II miejsce)

Wnioskiem jaki wypłynął z obserwacji jest konieczność organizowania w przyszłości mistrzostw wewnątrzklubowych oraz zainicjowania dotąd nierozgrywanych zawodów międzyklubowych. Częste spotkania zawodnicze mogą dać pilotom wielkie korzyści. Podniesie to poziom latania, da „otrzaskanie" zawodnicze, nauczy latać zespołowo, zmusi do głębszego studiowania przedmiotów lotniczych i samej taktyki przelotowej.

Jaki cel treningu miałby np. siatkarz, gdyby nie pewność, że będzie mógł grać w drużynie biorącej udział w rozgrywkach? Czy lekkoatleta szlifowałby swoją formę, wiedząc, że i tak nie będzie mógł zmierzyć się na zawodach z innymi?

A ilu jest pilotów, którzy całymi latami uczęszczają na loty treningowe widząc za cel jedynie przewiezienie się po niebie. Dajmy im możność sportowej rywalizacji, a znikną z aeroklubów „martwe dusze"! **Nie ograniczajmy się więc tylko do Szybowcowych Mistrzostw Polski i mistrzostw juniorów, organizujmy także klubowe i międzyklubowe zawody w szybownictwie i spadochroniarstwie. Pozwólmy aeroklubom prowadzić samodzielną gospodarkę w organizacji tego rodzaju imprez, a wyniki nie pozwolą na siebie długo czekać.**

ZBIGNIEW KUDZEWICZ
Inowrocław

10-lecie Aeroklubu Kieleckiego...

... obchodzili uroczyście w dniu 15 września wszyscy jego członkowie. W świetlicy aeroklubu zebrali się piloci, mechanicy, instruktorzy, kierownictwo aeroklubu oraz przedstawiciele ZW LPŻ. Przybyli także piloci i instruktorzy, którzy przed wojną szkolili w Pińczowie i Polichnie, a następnie organizowali aeroklub w Masłowie.

Jako pierwszy przemawiał kierownik Aeroklubu Kieleckiego Jan Nawrocki. Przedstawił on w wielkim skrócie historię aeroklubu oraz jego rozwój i obecne wyniki. Następnie wiceprezes ZW LPŻ — Pastucha wręczył cenne upominki przodującym pilotom: Krystynie Skarżyńskiej, W. Wojteckiemu, H. Domagale i innym. Nagrody książkowe i dyplomy otrzymali m. in. instruktorzy: Sławomir Cetner, F. Działo, G. Legwant. Pracownicy techniczni — J. Krzywicki, J. Miter, J. Rokicki — otrzymali nagrody pieniężne.

Drugim punktem programu było wspólne przyjęcie, w czasie którego młodzi i „starzy" piloci (Plenkiewicz, Czarnecki i inni) dzielili się swymi bogatymi przeżyciami. Uroczystość zakończono wieczorkiem tanecznym.

BOGUSŁAW HAMAN
Starachowice

Radio w Jeżowie

WSZYSTKICH szybowników ucieszy niewątpliwie wiadomość, że szybowce szkoły w Jeżowie zostały wyposażone w radio. Uczestnicy wrześniowego turnusu mogli więc porozumieć się przez radio z kierownikiem lotów przebywającym na starcie lub zwoływać się wzajemnie do najlepszego komina. Odbiór jest bardzo dobry. Doświadczenie i praca kol. Korsaka dają coraz lepsze rezultaty.

Niestety, poza swoimi zaletami radio na szybowcu posiada również poważne wady... Skończyły się bowiem czasy, gdy pilot przekraczający czas lotu nad lotniskiem mógł się usprawiedliwiać brakiem lub defektem zegarka. Obecnie na pięć minut przed upływem czasu lądowania „zegarynka" podaje mu dokładny czas, dla wykluczenia wszelkich wątpliwości...

Najwięcej chwalą sobie radio nasze pilotki, które obecnie nawet w powietrzu mogą się nagadać do woli...

Dziewięciu nowych instruktorów modelarskich

EDNĄ z największych trudności w zakładaniu nowych modelarni lotniczych w woj. kieleckim był brak instruktorów. Aby problem ten rozwiązać, sekcja modelarska ZW LPŻ w Kielcach zorganizowała tygodniowy kurs skoszarowany dla kandydatów na instruktorów. Kurs ten przeprowadzono w Aeroklubie Kieleckim. Uczestniczyło w nim 9 kandydatów z powiatów: Radom, Kielce, Skarżysko, Opoczno i Kozienice.

NAGRODĘ TYGODNIA...

... (książkę) otrzymuje ob. Józef Wójcik z Kielc za korespondencję pt. „Dziewięciu nowych instruktorów modelarskich".

Celem kursu było przerobienie programu III klasy wyszkolenia modelarskiego. Mimo przyśpieszonego tempa, nakreślone założenia zostały wykonane. Wykłady teoretyczne prowadzili: kierownik aeroklubu Nawrocki oraz piloci Sójka, Batug i Szymański, zaś praktykę — doświadczony modelarz Stanisław Brelski, który jednocześnie spełniał funkcję kierownika kursu. W wolnych chwilach uczestnicy kursu przebywali na starcie, pracowali przy hangarowaniu samolotów i szybowców. Skorzystali oni również z lotów pasażerskich na szybowcu i samolocie, co pozwoliło im bliżej zapoznać się z lotnictwem sportowym. Fragnieniem uczestników było zdobycie odznak modelarskich, czego jednak nie osiągnęli ze względu na zbyt ograniczony czas trwania kursu.

Absolwenci kursu, wśród których wyróżnili się Stefan Rudzki i Zdzisław Błajda, nie zdobyli co prawda uprawnień instruktorskich, mimo to będą oni prowadzić szkolenie w nowozorganizowanych modelarniach i w szkolnych kółkach modelarskich.

Po rocznej praktyce i odpowiednim przygotowaniu zdadzą oni egzaminy i wówczas będą mogli zostać pełnoprawnymi instruktorami.

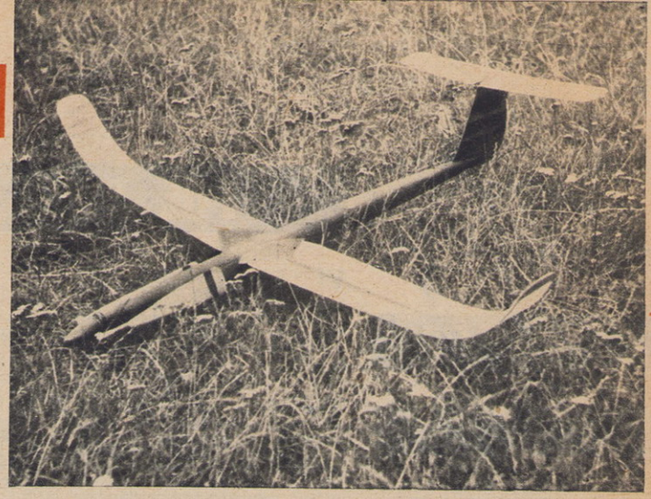
Warto jeszcze dodać w jaki sposób zorganizowano fundusze na przeprowadzenie kursu. Otóż zakwaterowanie i przygotowanie wyżywienia zapewnił aeroklub. Koszty wyżywienia pokryły natomiast — w wysokości przysługujących diet — ZP LPŻ, ZW LPŻ i Wydział Oświaty PRN. Kierownictwo aeroklubu umożliwiło nam również korzystanie z potrzebnego sprzętu, natomiast materiały do budowy modeli przydzieliła sekcja modelarska ZW. Tak więc wspólnymi siłami nasze województwo zdobyło dziewięciu nowych — być może w przyszłości bardzo dobrych — instruktorów, co umożliwi otwarcie 9 nowych modelarni.

JÓZEF WÓJCIK
Kielce

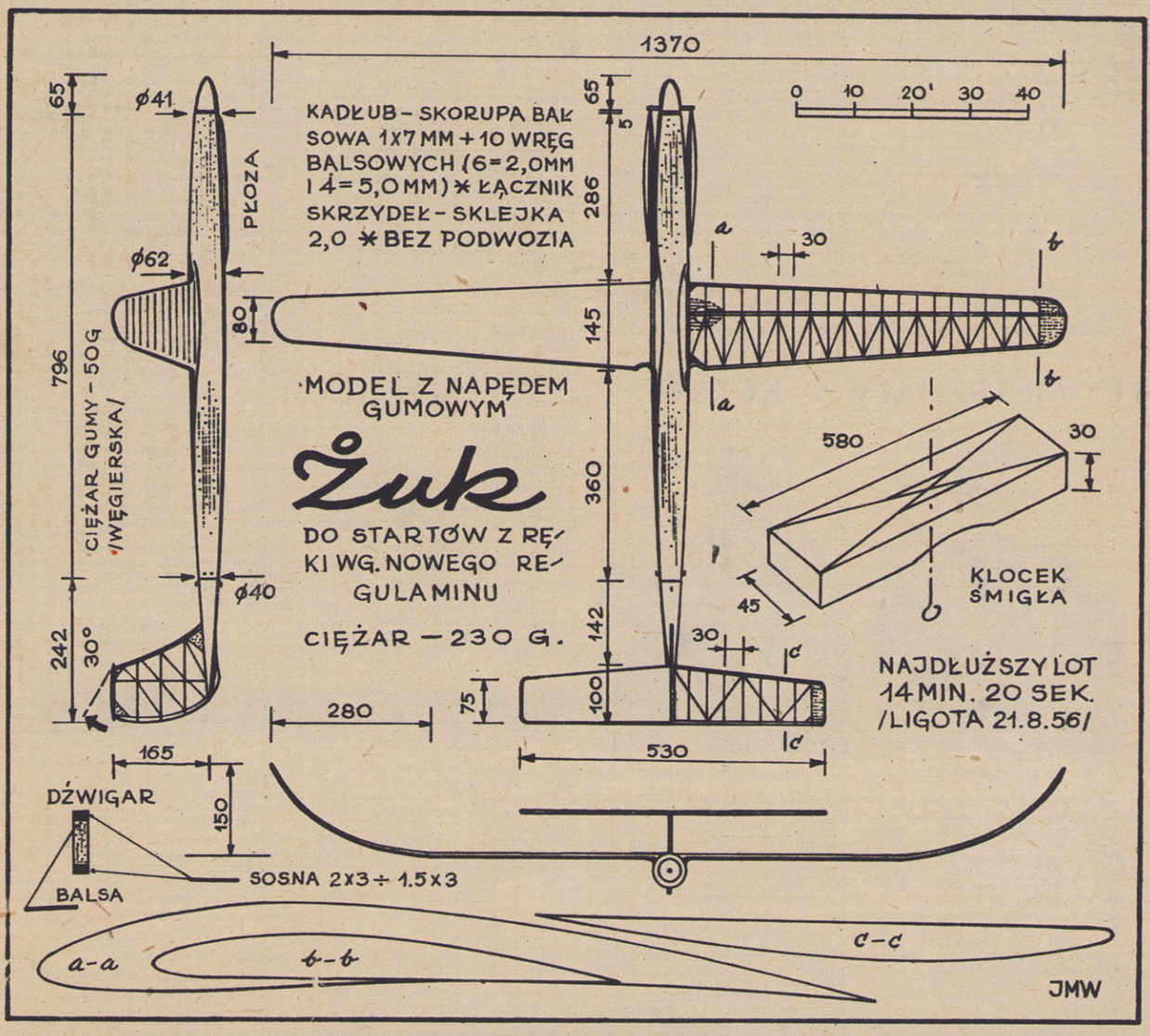
POLSKIE MODELE LATAJĄCE

MODEL Z NAPĘDEM GUMOWYM „ŻUK"
konstruował inż. Seweryn Wosik

OBSŁUGA WŁASNA „SKRZYDLATEJ POLSKI"
Z OBOZU KADRY NARODOWEJ W LIGOCIE



„Żuk" — model z napędem gumowym konstrukcji inż. Seweryna Wosika (Łódź). Inż. Wosik znany konstruktor i zawodnik, uczestnik szeregu imprez międzynarodowych przed 1939 rokiem ! po wojnie (Czechosłowacja, Belgia), po dłuższej przerwie znowu rozpoczął czynną działalność w małym lotnictwie. Należy przypuszczać, że tak jak dawniej inż. Wosik zdobywać będzie sukcesy w małym lotnictwie.



MAŁE LOTNICTWO ZA GRANICĄ

MISTRZOSTWA MODELARSKIE W CHINACH

Niedawno zakończyły się trwające osiem dni mistrzostwa modelarskie Chin Ludowych na rok 1956, z udziałem zawodników z 12 miast i 3 instytutów lotniczych.

W kategorii modeli szybowców A-2 zwyciężył U-Ti-Chua (Tian-sin), A-3 — Li-Ju-lian (Uchan). W kategorii gumówek najlepszy był student instytutu w Sian, Tan-I-Tsun uzyskując w trzech lotach sumę 540 sek. W kategorii modeli z napędem mechanicznym zwycięzcą został student Lu-Min-Dao (Sian).

Dobre wyniki uzyskał model na uwięzi z silnikiem odrzutowym studenta instytutu w Sian, Czun-Lin-De. Model ten rozwinął prędkość 234 km/h. Drużynowo zwyciężyli zawodnicy instytutu w Sian, uzyskując 2 454 punkty (na 2 700 możliwych) przed Pekinem (2 270 p) i Szanghajem (1 863 p).

NOWE REKORDY MODELARZY ZSRR

30 sierpnia br. Borys Koczetkow (Kuznieck) ustanowił wynikiem — 2,4 km po raz pierwszy rekord odległości przelotem modelu zdalnie sterowanego z silnikiem do 5 cm³. 8 września br. rekord ten został przekazany do FAI w celu zatwierdzenia.

15 lipca br. Walery Gierasimow ustanowił nowy rekord ZSRR w kategorii modeli zdalnie sterowanych z napędem, uzyskując czas lotu 1 h 17 min. 14 sek.

MIĘDZYNARODOWE ZAWODY BEZOGONOWCÓW

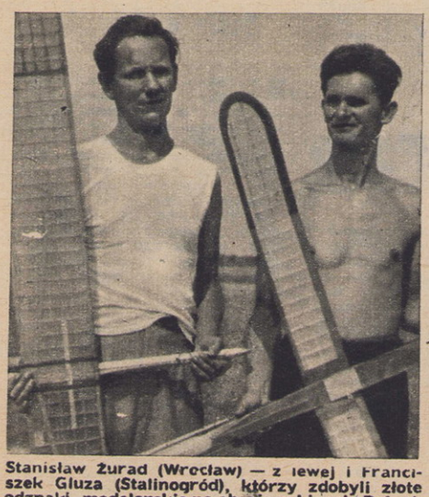
W dniach 8—11 czerwca w miejscowości Tarlet (Holandia) odbyły się V międzynarodowe zawody modeli bezogonowych. W zawodach uczestniczyły ekipy 6 państw. Startowały modele szybowców, gumówek i z napędem mechanicznym. Najwięcej zgłoszono szybowców, spośród których wielkością wyróżniały się modele Brytyjczyków — 4 m rozpiętości skrzydeł. Zwycięzcą w tej kategorii został Anglik F. C. Smith, uzyskując w 5 lotach czas 9 min. 10 sek. przed Szwajcarem W. Grafem (9 min. 04 sek.). W gumówkach zwyciężył D. Herrmann (NRF) — 532 sek., a w modelach z napędem mechanicznym W. Zwilling (NRF) — 295 sek. Zespołowo zwyciężyła ekipa Anglii przed NRF i Holandią.

Z MISTRZOSTW ŚWIATA W CRANFIELD

Zwycięzcy tegorocznych mistrzostw FAI modeli z napędem mechanicznym, o których pisaliśmy w numerze 37-SP, startowali z następującymi silnikami: 1. R. Draper (Anglia) — z silnikiem japońskim OS-MAX-1-15, 2. D. Posner (Anglia) — silnik OLIVER-TIGER, 3. L. Conover (USA) — silnik KB-TORPEDO.

SZYKUJEMY SIĘ DO MOSKWY

Jak podaje prasa francuska, międzynarodowe zawody modeli zdalnie sterowanych mają się odbyć w Moskwie w 1957 r.



Stanisław Żurad (Wrocław) — z lewej i Franciszek Gluza (Stalinogród), którzy zdobyli złote odznaki modelarskie na obozie w Ligocie Dolnej.

Z NOTATNIKA OBOZU KADRY MODELARSKIEJ
Ligota Dolna 15-31.8.56

W ciągu 11 dni lotnych, w których warunki atmosferyczne pozwoliły na przeprowadzenie startów, wykonano 1 172 starty modelami wszystkich kategorii. Ogółem wylatano na obozie 43 godz. 54 min. 20 sek.

★

W ciągu jednego dnia, podczas doskonałych warunków atmosferycznych, wylatano aż 14 godz. 2 min. 25 sek.!

★

Największą ilość lotów przeprowadzili następujący uczestnicy obozu:

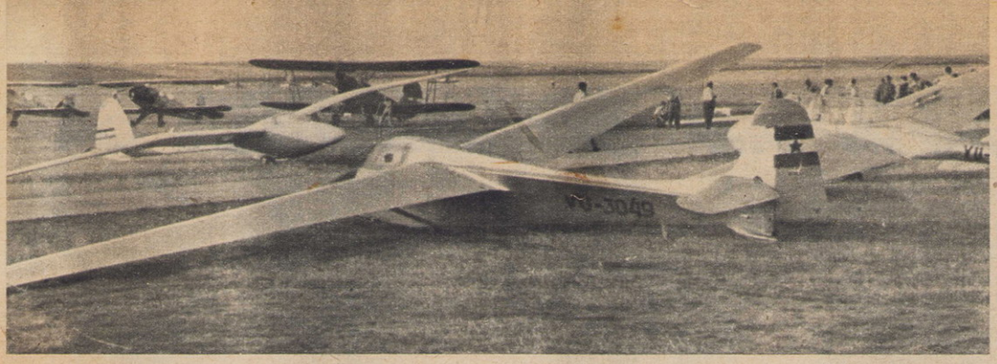
Norbert Porucha	— 12 274 sek
Stanisław Żurad	— 11 732 sek
Jan Dihm	— 11 384 sek
Stanisław Grzywa	— 10 933 sek
Włodz. Bredsznajder	— 10 447 sek

★

Z 20 uczestników obozu, 18 uzyskało 68 warunków do odznak brązowych, srebrnych i złotych. Złote odznaki zdobyli St. Żurad i F. Gluza.

F. PAWŁOWICZ

Piękny start pionowy modelu silnikowego konstrukcji Wiesława Steca (Wrocław).
Foto: F. Pawłowicz



Widok ogólny lotniska Centrum we Vrsac. Na pierwszym planie widoczny szybowiec „Ilindenka".

WŁADYSŁAW JANICA

U LOTNIKÓW SPORTOWYCH JUGOSŁAWII

Notatki z podróży

1 WRZEŚNIA br. z rana wsiedliśmy z ppłk. Lasoniem na Okęciu do samolotu PLL „Lot", aby polecieć jako delegacja Zarządu Głównego LPŻ do Jugosławii, gdzie — na zaproszenie Jugosłowiańskiego Związku Lotniczego (VAZDUHOPLOVNI SAVEZ JUGOSLAVIJE — w skróceie VSJ, odpowiednik naszej byłej Ligi Lotniczej) — mieliśmy się zapoznać z życiem i pracą VSJ, nawiązać bliższe kontakty i omówić formy współpracy pomiędzy obu organizacjami. Na lotnisku belgradzkim lądowaliśmy o godz. 13.30. Powitali nas tam sekretarz generalny VSL N. Kovacevic i inż. W. Natovic, którzy towarzyszyli nam następnie podczas całego pobytu w Jugosławii, w czasie zwiedzania różnych aeroklubów i ośrodków szkolenia lotniczego.

Belgrad zrobił na nas przyjemne wrażenie. Miasto czyste, nowoczesne, a zarazem pełne historycznych pamiątek, które są starannie pielęgnowane przez władze stolicy Jugosławii. Przez miasto właściwie tylko przyjechaliśmy w tym pierwszym dniu naszego pobytu, gdyż gospodarze zawieźli nas zaraz po południu do miejscowości Aveli, oddalonej o 40 km od stolicy, gdzie wiceminister Sakol podejmował nas obiadem.

SPOTKANIE Z MODELARZAMI

Następnego dnia znaleźliśmy się już w Subotici (200 km na północ od Belgradu). Oglądaliśmy tam rzecz nieznaną u nas w Polsce. Na placu miejskim, przy udziale licznie zebranej publiczności, odbywał się bardzo interesujący pokaz modeli latających na uwięzi z napędem silnikowym. Brali w nim udział tylko modelarze jugosłowiańscy. Prowadzone przez nich modele demonstrowały loty z zakresu wyższego pilotażu, a m. in. plecowe, ósemki w pionie itp.

Po pokazie wyjechaliśmy do miejscowości kuracyjnej Polić (8 km od Subotnicy), gdzie spotkaliśmy się z uczestnikami zawodów „Kryterium Europy" o puchar VSJ: modelarzami Jugosławii, ZSRR, Rumunii, Węgier, Bułgarii, Czechosłowacji i Szwajcarii. W tym dniu zawody modelarskie były już praktycznie zakończone, a po południu na jeziorze Polić odbywały się zawody modeli wodnosamolotów. Na wspólnej kolacji wieczorem kilkakrotnie zapytywano mnie o przyczynę nie przybycia na te zawody modelarzy polskich.

W AEROKLUBIE NOVY SAD

W drodze powrotnej do Belgradu zwiedziliśmy wraz z modelarzami — uczestnikami „kryterium" Aeroklub w Beceji, duży majątek państwowy oraz Aeroklub w Novym Sadzie, który znajduje się w miejscowości Cenej.

W aeroklubie tym odbywa się normalne szkolenie szybowcowe i samolotowe, sposobem dochodzącym i skoszarowanym. Wśród znajdującego się tam sprzętu zauważyłem m. in.: dwumiejscówkę „Roda", szybowiec przejściowy „Czajka" poniemiecki Grunau — Baby (Jeżyk"), „Ważkę" oraz jugosłowiański szybowiec akrobacyjny „Jastrząb". Z samolotów były Po-2, UT-2 i inne. W przybudówce hangaru znajdują się sypialnie. W skromnym, niemniej pięknym budynku, sprytnie rozwiązanym funkcjonalnie, znajduje się kuchnia, stołówka z tarasem i mieszkania dla kadry. Rzuca się przede wszystkim w oczy mała ilość personelu etatowego. Zatrudnionych jest tam 4 instruktorów (po jednym szybowcowym, modelarskim, samolotowym i spadochronowym), przy czym kierownik aeroklubu jest sam czynnym instruktorem. Kadra techniczna liczy razem z kierownikiem technicznym też 4 ludzi. W warsztacie klubu przeprowadza się naprawy szybowców oraz buduje nowe szybowce szkolne i przejściowe. Mieliśmy możność zobaczyć w tym czasie także budowę szybowca „Czajka" (odpowiednik naszej „Salamandry") w stadium składania skrzydeł i kabiny (na stole montażowym).

Członkowie aeroklubu pracują bardzo aktywnie. Cały szereg prac, łącznie z wykonywaniem napraw sprzętu i innymi, realizuje się siłami społecznymi.

W CENTRUM SZKOLENIA LOTNICZEGO WE VRSAC

Centrum szkolenia lotniczego we Vrsac wybudowano po wojnie. Składa się ono z kilku zabudowań, z których każde stanowi odrębną całość. Jednopiętrowy budynek działu nauk składa się z szeregu sal wykładowych, bogato wyposażonych w pomoce naukowe z zakresu aerodynamiki (łącznie z małym dymnym tunelem aerodynamicznym), nawigacji i meteorologii. Jedna z sal wyposażona jest m. in. w „Linktrener'a", inne poświęcone specjalnie radiołączności. Dość bogaty zestaw praktycznych pomocy naukowych uzupełniają filmy i przezrocza z zakresu spadochroniarstwa i modelarstwa lotniczego.

Drugi piętrowy budynek stanowi internat dla uczniów. W trzecim znajduje się: kuchnia, duża stołówka oraz bufet. Dwa następne duże parterowe budynki stanowią warsztaty. Zatrudniają one około 100 ludzi. Wykonuje się w nich remonty szybowców, samolotów oraz buduje nowe szybowce i prototypy. W chwili, kiedy zwiedzaliśmy warsztaty, znajdował się tam na ukończeniu prototyp szybowca akrobacyjnego, o stałym, niedzielonym płacie. Prototyp ten jest klasyczną konstrukcją szybowcową.

Lotnisko Centrum jest trawiaste, o równej powierzchni i wymiarach około 1 500×1 800 m, oddalone od zabudowań o około 2 km. Hangary znajdują się przy lotnisku i są one, według opinii kierownictwa, prowizoryczne, gdyż w niedługim czasie zostaną zbudowane hangary nowocześniejsze, bliżej innych obiektów Centrum.

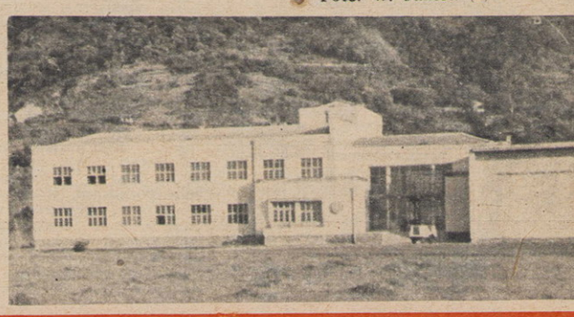
Centrum szkolenia lotniczego we Vrsac czynne jest przez cały rok. Szkoli się w nim instruktorów, modelarzy lotniczych, spadochroniarzy, szybowników i pilotów samolotowych. W zimie przyjeżdżają tu na praktykę warsztatową instruktorzy, w celu pracy przy naprawie i budowie sprzętu lotniczego. Latem w czasie ferii szkolnych zjeżdżają się do Centrum nauczyciele szkół podstawowych i średnich (eliminowani drogą konkursów) i przechodzą przeszkolenie w zakresie modelarstwa. Pełnią oni następnie funkcje instruktorów modelarstwa w szkołach.

Centrum posiada dość dużą ilość szybowców i samolotów. W czasie naszego pobytu część sprzętu była poza nim, gdyż załogi wyleciały do Lubljany na zawody samolotowe oraz na odbywające się w związku z tym mitingi lotnicze na lotniskach etapowych zawodów.

Wśród szybowców zauważyłem poniemieckie „Ważki", budowane w Jugosławii seryjnie, „Żurawia", akrobacyjnego „Jastrzębia", dwuosobową wyczynówkę „Kosavę", „Orao" oraz prototyp znanego nam już z Saint Yan „Meteora". Z samolotów widać też poniemieckie „Bestmana" i „Jungmana" oraz popularne samoloty jugosłowiańskie i radzieckie Po-2.

W czasie małego pokazu lotniczego, urządzonego specjalnie dla nas, pilot Saradic zademonstrował wyższy pilotaż na samolocie „Jungman", wykonując między innymi loty plecowe na wysokości 2 m nad ziemią. (c.d.n.)

Budynek działu nauk w Centrum we Vrsac.
Foto: W. Janica (2)



NOTATKI Z FRANCJI (3)

PILOCI POLSCY BYLI BARDZO NIEBEZPIECZNI

NA mistrzostwach w Saint Yan zwróciłem się do pana Wiggin'a — kierownika ekipy szybowników Stanów Zjednoczonych, z prośbą o odpowiedź na kilka pytań. Otrzymałem następujące odpowiedzi:

— *Jak pan ocenia poziom i organizację tegorocznych mistrzostw we Francji?*

— Widziałem dotychczas tylko dwie tego rodzaju imprezy. Uważam jednak, że obecne mistrzostwa stały na wyższym poziomie niż poprzednie w Wielkiej Brytanii.

— *Kto reprezentował, zdaniem pana, najwyższy poziom na tych zawodach?*

— Moim zdaniem wszyscy mieli równe szanse. Wyniki ostateczne dają na to najlepszą odpowiedź.

— *Jakie szybowce najlepiej się panu w Saint Yan podobały?*

— Jestem meteorologiem, a nie inżynierem i na to pytanie nie mogę dać panu zadowalającej odpowiedzi. Niemniej jednak uważam, że jest tu dużo dobrych szybowców.

— *Co może pan powiedzieć o polskich pilotach i ich szybowcach?*

— Chociaż ich nie znam, gdyż nigdy się z nimi nie spotykałem, to jednak uważam, że byli oni bardzo niebezpiecznymi przeciwnikami. Szybowce polskie są ładne.

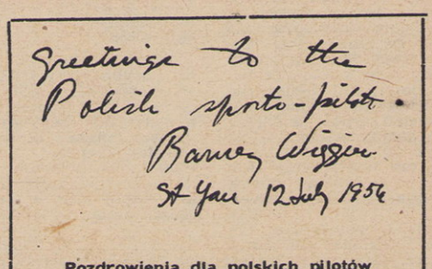
— *Jaki kraj powinien, pańskim zdaniem, zorganizować następne mistrzostwa?*

— Mam nadzieje, że my je zorganizujemy. Jednak u nas Aeroklub jest organizacją prywatną i nie jestem pewien czy będziemy mieli pomoc władz państwowych.

— *Dlaczego startowaliście panowie na tegorocznych mistrzostwach w kategorii szybowców jednomiejscowych na sprzęcie angielskim i francuskim, mając przecież w kraju własne, doskonałe konstrukcje szybowców?*

— Dlatego, że nie otrzymaliśmy pomocy finansowej od władz państwowych i mogliśmy zrobić tylko to na co nas było stać.

Na zakończenie wywiadu pan Wiggin skreślił odręczne pozdrowienia dla polskich pilotów sportowych, które podaję powyżej.



Pozdrowienia dla polskich pilotów sportowych
Bernard Wiggin

NAGRODA „MATKI CHRZESTNEJ"

ZWYCIĘZCY mistrzostw we Francji w kategorii dwumiejscówek otrzymali obok wielu innych nagród również czeki: za pierwsze miejsce na sumę 100 000 franków dla załogi, za drugie miejsce — 50 000 franków dla załogi. Fundatorem obu nagród była pani Cheval — córka konstruktora Bregueta — „matka chrzestna" dwumiejscówki Breguet-904. Pani Cheval ufundowała przed mistrzostwami dwie nagrody dla dwumiejscówek w najlepszym przekonaniu, że pierwszą, a w najgorszym przypadku — drugą zdobędą piloci francuscy. Tymczasem „chrześniak" i jego załoga nie spisali się najlepiej, plasując się na 5 miejscu, a pieniądze podzielili między siebie Anglicy i Jugosłowianie, którzy zajęli dwa pierwsze miejsca.

NAGRODA ZA NAJLEPSZY REMONT

rozważana była na posiedzeniu kierownictwa mistrzostw przed ich zakończeniem i jak twierdzili wtajemniczeni, sugerowano bardzo wyraźnie kandydaturę ekipy polskiej, za brawurową reperację szybowca Gorzelaka. Jednak ktoś się sprzeciwił i wniosek upadł, a Polacy nagrody nie otrzymali.

JERZY R. KONIECZNY

AVIA LD-40 „META-SOKOL"

ČSR

JAK podała ostatnio czechosłowacka prasa lotnicza, nowy turystyczny samolot „Meta-Sokol" jest już produkowany seryjnie przez wytwórnię Orlicany. W ten sposób na światowym rynku lotniczym pojawił się nowy, poważny konkurent w kategorii samolotów turystycznych i „małej komunikacji".

Estetyczna, o nowoczesnych liniach sylwetka, wygodna, luksusowo urządzona kabina, przypominająca wnętrze samochodu, a przede wszystkim doskonałe osiągi przy wysokiej ekonomii lotu (samolot zużywa przy prędkości podróżnej 215 km/h tylko 11,5 l paliwa na 100 km), oto zalety samolotu, który niewątpliwie przyniesie nowy sukces czechosłowackiemu przemysłowi lotniczemu.

Konstruktorem nowego samolotu jest inż. Zdenek Rublic, twórca „Sokoła M-1".

Prototyp samolot LD-40 został zbudowany na początku roku 1955 i niedługo potem wystawiony na wystawie „Wynalazczości i ulepszeń technicznych w przemyśle".

Obecnie ukazały się już pierwsze samoloty seryjne. Różnią się one zewnętrznie od prototypu nieco wzniesionym tyłem kadłuba i statecznikiem poziomym oraz skróconą płetwą grzbietową.

Samolot LD-40 „Meta-Sokol" jest jednosilnikowym, wolnonośnym dolnopłatem konstrukcji całkowicie metalowej.

Płat, trójdzielny, składa się z krótkiej, prostokątnej części środkowej stanowiącej całość z kadłubem i części skrajnych o obrysie trapezowym wykazujących dość znaczny wznios i niewielki skos do tyłu. Konstrukcja skrzydła — jednodźwigarowa z dźwigarem pomocniczym. Pokrycie pracujące wykonane całkowicie z blachy. Również lotki i klapy mają pokrycie blaszane. Wychyleniom klap towarzyszy niewielkie, zgodne wychylenie lotek.

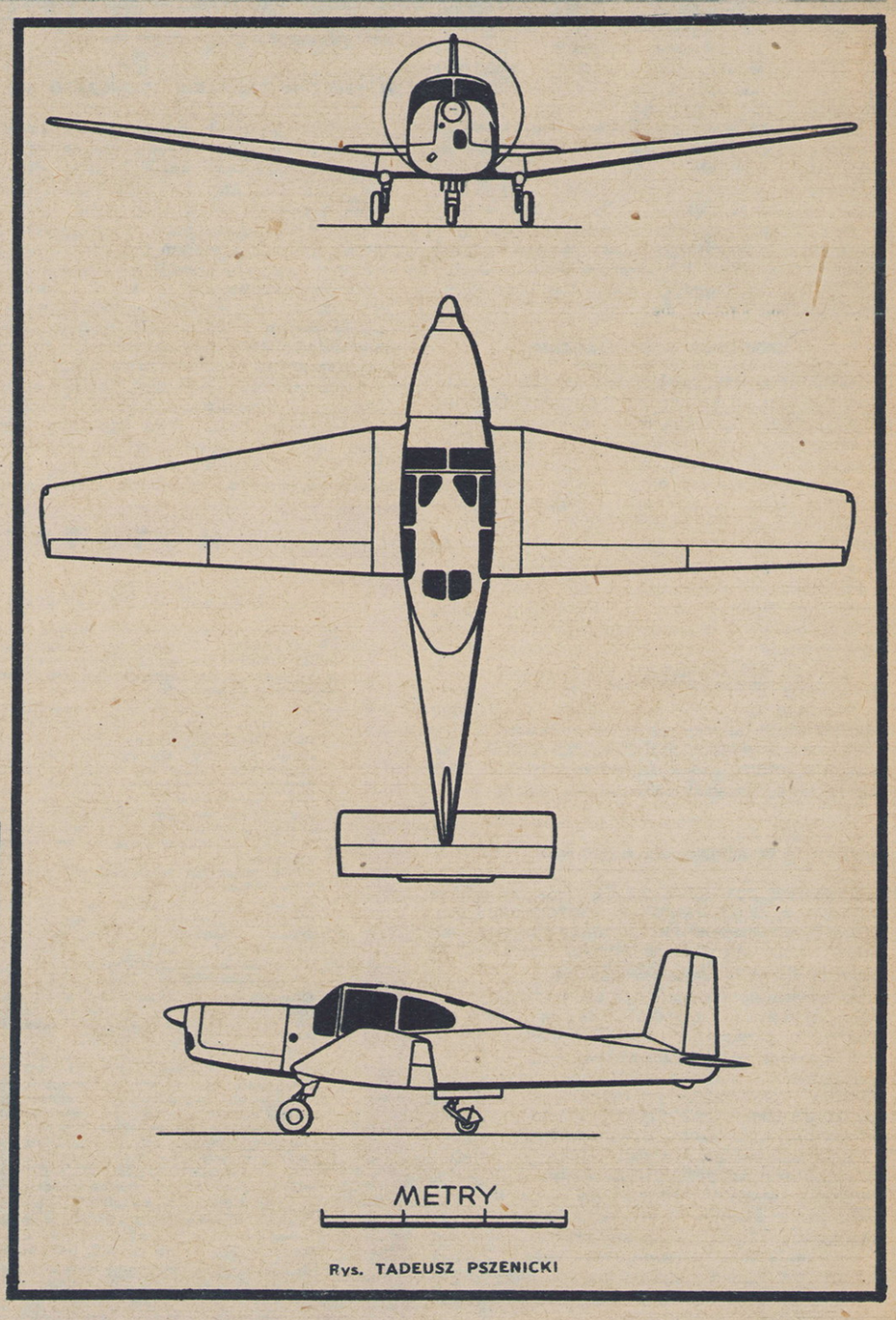
Kadłub składa się z dwóch części. Część przednia, umieszczona nad płatem, zawiera wygodną kabinę załogi. Dwa przednie miejsca wyposażone są w sterownice (wolanty i pedały) z tyłu mieści się fotel dla trzeciego członka załogi oraz pomieszczenie na bagaż. Tylny fotel jest tak szeroki, że może on pomieścić nawet dwie szczuplejsze osoby (oczywiście bez bagażu). Dostęp do kabiny zapewnia odsuwana osłona o dużych oknach typu samochodowego. Osłona ta odsuwa się od tyłu o 70 cm. Tylna część kadłuba ma konstrukcję skorupową, z niewielką ilością usztywniających kształtowników.

Usterzenie wolnonośne. Usterzenie poziome ma obrys prostokątny i wysunięte jest do tyłu poza kadłub, dzięki czemu ster wysokości jest niedzielony. Usterzenie kierunku ma obrys trapezowy. Przed statecznikiem niewielka płetwa grzbietowa. Zarówno stateczniki jak i stery kryte są blachą. Statecznik poziomy przestawiany w locie. Stery nie odciążone.

Na specjalną uwagę zasługuje podwozie samolotu. Jest ono trójkołowe, przy czym trzecie koło umieszczone jest z tyłu (za środkiem ciężkości), a podwozie główne z przodu, tak jak w układzie klasycznym. Takie umieszczenie trzeciego koła pozwoliło uzyskać lepszą widoczność na ziemi, co dotąd było przywilejem samolotów o podwoziu z kołem przednim. Podwozie chowa się w kierunku do tyłu, przy czym koła podwozia przedniego (głównego) po schowaniu wystają nieco spod skrzydeł, co zwiększa bezpieczeństwo w razie lądowania z wyciągniętym podwoziem. Podwozie wyposażone jest w amortyzatory sprężynowo-olejowe, koła główne ponadto w hamulce hydrauliczne uruchamiane z kabiny pedałkami umieszczonymi na pedałach sterowych.

Napęd samolotu stanowi czterocylindrowy silnik rzędowy produkcji CSR Walter „Minor" 4-III o mocy 105 KM, napędzający dwupłatowe, metalowe śmigło przestawialne również krajowej konstrukcji, typu V-301. Zbiorniki paliwa o łącznej pojemności 130 l umieszczone są w środkowej części płata.

inż. J. Ś.



Rys. TADEUSZ PSZENICKI

DANE TECHNICZNE:

Wymiary:

Rozpiętość	—	10,0 m
Długość	—	7,20 m
Wysokość	—	1,85 m
Powierzchnia nośna	—	14,6 m²

Ciężary

Ciężar własny	—	425 kG
Ciężar w locie	—	850 kG

Osiągi:

Prędkość maksymalna	—	240 km/h
Prędkość przelotowa	—	215 km/h
Prędkość lądowania	—	70 km/h
Prędkość wznoszenia	—	2,9 m/sek
Pułap	—	5 000 m
Zasięg	—	1 000 km
Długość startu	—	220 m
Długość lądowania (z klapami)	—	180 m

Recenzje

Z. Szajewski „Od RWD do MiGa". Red. A. Mańkowski. Lotnicza Komisja Historyczna APRL. Na zlecenie LPŻ — Wyd. MON. Warszawa 1956. Nakład 8 000 egz. Cena 11,60 zł.

Na pierwszych kartkach książki w przedmowie od autora spotykamy następujące zdania: „Wielu modelarzy przystępując do budowy modeli redukcyjnych, mimo posiadania niezłych planów, popełnia szereg błędów bądź też pomija pewne szczegóły zapewniające dokładne odtworzenie modelowanego oryginału. Niedociągnięcia te powstają najczęściej na skutek braku odpowiedniej dokumentacji fotograficznej, oddającej właśnie te szczegóły... Sytuacja ta nasunęła mi myśl wydania książki zaspokajającej to zapotrzebowanie choć częściowo".

Po takim credo autora czytelnik spodziewa się książki opracowanej bardzo starannie, zawierającej szczegółowe plany i dobre zdjęcia. Tymczasem...

Tymczasem trudno wskazać w książce choć jeden plan opracowany bezbłędnie i szczegółowo. Nie jestem w stanie wymienić wszystkich błędów na planach, gdyż do każdego mam od kilku do kilkunastu uwag. Postaram się jedynie scharakteryzować ogólnie ten problem. Większość błędów wynikła z niesumienności autora. Autor poskąpił czasu na zebranie materiałów i zamieścił w książce pierwsze lepsze plany jakie mu wpadły w rękę. Dowodzą tego plany samolotów Jak-9, Ła-5, Il-2 (przerysowane ze słynnych z niedokładności planów A. Samka), Pe-2, Tu-2, Po-2, Il-12 czy „Bąka" — będące dość swobodną fantazją na temat tych maszyn. Najbardziej zaskakujące jest to, że autor nie mógł znaleźć dobrego planu „Pociaka" (Po-2). A chyba SIM Nr 33/50 r. nie jest literaturą niedostępną. Tam odsyłam modelarzy, którzy na serio traktują modelarstwo redukcyjne.

Zobaczmy jednak na przykładach, że większość tych planów jest rzeczywiście wątpliwa. Np. wystarczy spojrzeć na zdjęcie zamieszczone obok planu Po-2 (str. 110—111), by przekonać się o dość zdecydowanej różnicy w linii kadłuba i obrysie steru kierunku na planie i w rzeczywistości. Zaś „precyzji" rzutu z góry może dowieść porównanie wymiarów na rysunku skrzydła (rozpiętość 11,4 m) i głębokości usterzenia poziomego (1,26 m).

Zestawienie zdjęcia silników i dziobu Tu-2, na str. 72, z zamieszczonym obok planem — mówi wystarczająco dużo o dokładności planu. Podobnie porównanie planu i zdjęcia kabiny „Bąka" (str. 107) mówi, iż są one „nieco inne". Zaś plan „Bąka" w „Informatorze pilota turystycznego — 1939 r." przekonuje nas, iż rysunek na str. 108 nie ma z „Bąkiem" nic wspólnego. Wierność wszystkich wyżej wymienionych planów jest zastraszająco mała — przed czym ostrzegam wszystkich modelarzy.

Dalsze błędy pochodzą stąd, iż plany zostały przerysowane bez sprawdzenia ich wierności i bez naniesienia poprawek i uzupełnień wg. fotografii. Czyli zostały „przerżnięte", a nie opracowane — o co można mieć słuszny żal do autora. Np. plany samolotów przedwojennych pochodzące z „Handbuch der Luftfahrt 1939" czy „Flugsportu", które zdaje się autor brał z drugiej ręki tzn. z przedruku w SiMie z 1947 r. — posiadają szereg błędów, których autor nie usunął. Np. zupełnie fałszywe jest usterzenie pionowe P-24 i kabina pilota „Łosia".

Ponadto planów zamieszczonych w książce „Od RWD do MiGa" nie można nazwać modelarskimi. Są to — z nielicznymi wyjątkami (np. plan „Karasia", „Mewy") — plany niemal sylwetkowe. Byłoby dobrze, gdyby autor obejrzał takie wydawnictwa jak „Aircraft of the Fighting Powers", tygodnik „Aeromodeller" i plany Gryglickiego, Pszenickiego czy Błasika w „Skrzydlatej". Proponuję Czytelnikom porównanie planów „Karasia" i P-24 z książki Szajewskiego z planami „Karasia" i „P-11c" (której to maszyny P-24 była dalszym rozwinięciem) z ostatnich numerów „Skrzydlatej".

Następna grupa błędów ma swe źródło w sposobie przerysowywania planów. A dość dużo napsocił ten co przerysowywał. Nie sądzę, żeby to był autor, gdyż takie kwiatki jak ster kierunkowy RWD-11, czy zaokrąglony opływek piasty śmigła Ila-2, albo rzut poziomy silników „Łosia" — świadczą, iż kreślarz raczej nie zetknął się nigdy bliżej z lotnictwem. Czyż naprawdę nie można było tej pracy powierzyć któremuś z kreślarzy lotniczych? A jakie są skutki tej kreślarskiej beztroski i swawoli? Prawie wszystkie plany uległy dość dowolnemu przekomponowaniu. Np. u „Mewy" silnik się zwęził i wydłużył, usterzenie pionowe zmieniło obrys, oszklenie kabiny zostało „przekonstruowane", drzwi się przesunęły, a końce skrzydeł zmieniły kształt. „Wilk" dostał bezpodstawnie chodnik na prawym skrzydle i ma zmieniony kształt nosa. „Sum" otrzymał nowe usterzenie pionowe, płozę ogonową bez kółka, inne zakończenie kadłuba i zlekka zmienioną kabinę. Li-2 ma przerobioną kabinę pilota i usterzenie pożyczone od Ila-14. Podobnie zostały zdefasonowane P-24, „Łoś", „Wyżeł", „Junak", „Żuch", szybowce i zresztą prawie wszystkie plany. Najczęściej ofiarą padały kabiny (np. „Bocian", „Komar") usterzenia (np. „Żuch", „Kaczka", „Czapla"), kształt dziobu (np. „Junak", „Żuch", „Nietoperz", „Czapla") i zakończenie skrzydeł (np. „Czapla"). Kto był „twórcą" kabiny, podwozia i usterzenia pionowego MiGa-15, czy dziobu „Pegaza" — trudno ustalić.

Na str. 7 czytamy „...zamieszczone zdjęcia pozwolą wykonywać modele z większą wiernością". Intencja piękna, lecz jak wygląda jej realizacja?

Otwórzmy książkę na str. 179. I cóż widziem? — jakby powiedział pan Piecyk. — Tylko obrazek, któren za „Wichra" tu figuruje. Niestety, nie jest to jedyny rysunek w tej książce. Na str. 141 i 142 widzimy rysunki „Orlika", na str. 34 i 35 — „Suma". Żeby były przynajmniej wierne! Lecz rysownik nie czuł się do tego zobowiązany. Niewiele więcej są warte retuszowane zdjęcia samolotów P-24 B (str. 26), „Mewy" (str. 38 i 40), RWD-6 (str. 87), RWD-8 (str. 90), RWD-9 (str. 92) i PZL-26 (str. 96). Retuszer prześcignął nawet kreślarza w fantazji (patrz zdjęcia P-24 i RWD-8). Nie bardzo rozumiem dlaczego autor nie wykorzystał dobrych zdjęć tych maszyn z „Flugsportu" (ciekawe zdjęcia Orlika) i „Skrzydlatej" z lat przedwojennych, czy też ciekawych rysunków szczegółów z „Tiechniki Wozduszonogo Flota". Również ostrożnie należy podchodzić do zdjęć pozornie dobrych. Np. fałszywy retusz „Wichra" (str. 181) wykręcił mu tył kadłuba do góry.

Drugą wadą zdjęć jest zamieszczanie zdjęć modeli — zamiast samolotów. Dlaczego? Bo modele bywają czasem błędnie wykonane. Np. model „Łosia" na str. 48 ma fałszywą kabinę pilota, zupełnie niepodobną do prawdziwej. (Na planie też jest błędna). Wskazuje na to zdjęcie „Łosia" zamieszczone w „Skrzydlatej" 10/1938.

Trzecim mankamentem fotografii jest ich niewłaściwy dobór. Autor nie zwraca uwagi na to, że samoloty i szybowce opisywane w jego książce posiadały po parę wersji. A chyba było jego obowiązkiem powiadomić o tym Czytelników i powiedzieć czym się poszczególne wersje różniły. (Autor wspomina jedynie o różnych wersjach uzbrojenia P-24 oraz o wersjach „Łosia"). Wskutek tego zaniedbania dość często plany przedstawiają inną wersję, a zdjęcia inną. Np. zdjęcie na str. 188 przedstawia ster Ila-12A, zaś plan odnosi się do Ila-12B (z płetwą na kadłubie) — co niewątpliwie pomoże w dezorientacji czytelnika. Również temu celowi służy zdanie na str. 145 mówiące, że „obecnie budowane szybowce typu „Komar 48" lub „Komar 49" mają usterzenie poziome zaopatrzone w statecznik" — podczas gdy na sąsiednich zdjęciach widzimy właśnie wersję „Komara 48" bez statecznika. Zdjęcia „Bociana-bis" na str. 168 wskazują, iż ta wersja „Bociana" ma usterzenie inne niż „Bocian" pierwszy. Zaś zdjęcie na str. 61 nie przedstawia Ła-5 lecz Ła-7. Również będzie miał Czytelnik kłopot, jeśli spotka się ze zdjęciami innych wersji „Karasia" czy „Orlika" niż w książce Szajewskiego. Jedyną cenną pozycją wśród ilustracji są zdjęcia kabin — dotychczas prawie nieznane, w szczególności maszyn przedwojennych. Wyszły one bardzo dobrze.

Należy również powiedzieć parę uwag na temat treści i tekstu książki. Wybór typów samolotów omówionych w książce nie jest bez skazy. Skąd wśród używanych u nas maszyn myśliwskich znalazł się Ła-5?? W ciągu kilkunastu lat mojej dość bliskiej styczności z lotnictwem nigdy nie spotkałem się z Ła-5 z szachownicami w naturze czy na zdjęciu. Były u nas Me-108, Fw 58-Weihe, Fi-156 Storch, Si-204 D, Szcza-2, a nawet Aircobry, lecz o Ławoczkinach nigdy nie słyszałem. Jeśli jednak ktokolwiek może podać pewne dane na ten temat — chętnie przyjmę ten fakt do wiadomości.

Dziwny wydaje się fakt, że autor pisze (na str. 21 i 22) o modelach PWS-26, Ut-2, PWS-101, „ABC", „Sępa" i „Muchy-100" — nie zamieszczając ich planów. Brak w książce planów „ABC-aka", „Sępa" i „Setki" naprawdę mocno się odczuwa. Lecz może to przysługa nożyc redaktorskich! Szkoda, że w książce nie widzimy komunikacyjnego CSSa-12. Zaś wśród maszyn polskiego lotnictwa wojskowego mogły się przecież znaleźć „Hurricane", „Spitfire", „Mustang", „Mosquito", „Wellington" czy „Lancaster" — w które były wyposażone polskie dywizjony w Anglii.

Nieprzyjemnym nieporozumieniem jest zamieszczenie w książce „Żaka-4" zamiast „Żaka-3". Autor jednak uparcie twierdzi, że to „Żak-4" był produkowany seryjnie — co nie jest zgodne z prawdą. Nie przeszkadza mu to jednak dokładnie opisać „trójkę" i dorzucić tylko parę zdań o „czwórce". Sprawdzenie tej wiadomości naprawdę nie wymagało dużego wysiłku. Poważnym bykiem jest wmawianie w Czytelników, iż „Sum" nosił oznaczenie P-42. P-42 była to wersja „Karasia" o podwójnym usterzeniu. Zresztą żadne poważniejsze źródło nie upoważniło autora do tej insynuacji. Z pierwszego lepszego zdjęcia widać różnicę między P-42 i „Sumem", a fakt podwójnego usterzenia chyba nie jest wystarczającym powodem, żeby nie móc rozróżnić samolotów. Do pomyłek terminologicznych należy postawienie przez autora na str. 27 i 34 znaku równości między klapką odciążającą i wyważającą (flettnerem i trymerem). W opisie „Wilka" autor niesłusznie pisze o wyposażeniu tego samolotu w silniki PZL „Foka". Budowa tych silników nie została zakończona przed wojną i „Wilk" miał silniki Ranger po 280 KM.

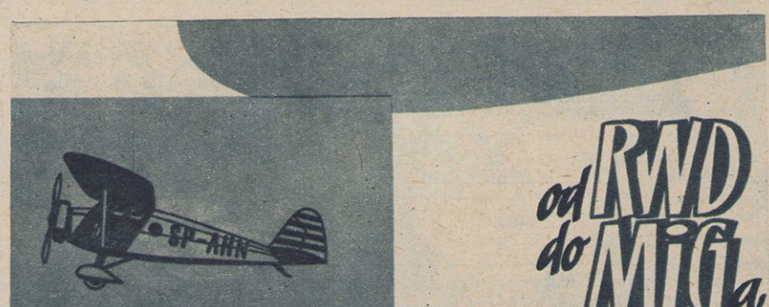
Chętnie usłyszę coś od autora na temat Wojskowych (!) Zakładów Szybowcowych, w których rzekomo powstała w 1936 r. „Salamandra". Nigdy jeszcze o takich zakładach nie słyszałem — wiadomość ta jest dla mnie rewelacją. Zawsze myślałem, że „Salamandra" ujrzała światło dzienne w „Warszawskich Warsztatach Szybowcowych", skąd pochodzi skrót WWS. Przynajmniej tak utrzymują wszystkie wiarygodne źródła.

Czy książka posiada same wady i należy potępić ją w czambuł? W każdym razie nie przedstawia większej wartości dla modelarza. Nawet jako zbiór zdjęć współczesnych maszyn, gdyż retuszer dobrym zdjęciom również nie darował (np. obrysowany ołówkiem ster „Jastrzębia" na str. 155, czy kabina „Jaskółki" na str. 162). Pozostaje jedynie dość ciekawie opracowany tekst, zaznajamiający czytelnika z historią polskich konstrukcji — za który należą się autorowi słowa uznania, mimo pewnych nieścisłości.

Przypuszczam, że winę za ukazanie się tak niesumiennie opracowanej książki ponosi nie tylko autor, lecz i redaktor, człowiek co niebądź obeznany z lotnictwem. Dziwnym nieporozumieniem wydaje mi się podpisanie pod tą książką Lotniczej Komisji Historycznej. Mam nadzieję, iż LKH zamieści w tej sprawie sprostowanie na łamach „Skrzydlatej". Książka ta jest alarmem, że źle dzieje się w państwie duńskim — tj. w redakcji lotniczej LPŻ i MON.

Wszystkim, którzy na serio traktują lotnictwo i przeżyli ciężkie chwile przeglądając tę książkę, a w szczególności Z. Gryglickiemu, A. Błasikowi, T. Pszenickiemu i J. Swidzińskiemu, składam — z powodu ukazania się „Od RWD do MiGa" — wyrazy szczerego współczucia.

Inż. ANDRZEJ GLASS



Książki, które na Was czekają...

Ostatnio ukazały się w sprzedaży trzy książki Janusza Meissnera, wydane przez Państwowe Wydawnictwo „Iskry":

„ŻĄDŁO GENOWEFY", nakład 30 000 + 205 egz., str. 224, cena 7,90 zł.

„L — JAK LUCY", wyd. str. 176, nakład 30 000 + 205 egz., cena 7 zł.

„PIERWSZE KROKI" (opowiadania), nakład 50 000 + 205 egz., str. 320, 23 ilustr., cena 12 zł.

Wznowienie dwóch pierwszych od dawna poszukiwanych książek spotka się niewątpliwie z dużą aprobatą miłośników opowiadań i powieści Janusza Meissnera, jak również entuzjastów lotnictwa.

★

Państwowe Wydawnictwo Literatury Dziecięcej „Nasza Księgarnia" wydało dwie książki Władysława Umińskiego, które od blisko pół wieku cieszą się zasłużoną poczytnością u młodych czytelników, dla których przede wszystkim autor je przeznaczył:

„NA DRUGĄ PLANETĘ", nakład 30 000 + 205 egz., ilustr. 6, cena zł 7.80.

„SAMOLOTEM DOOKOŁA SWIATA", nakład 30 000 + 205 egz., ilustr. 27, str. 362, cena zł 12.70.

(gr.)

„SKRZYDLATA POLSKA" — ORGAN AEROKLUBU PRL
WYDAWCA: P. P. WYDAWNICTWA KOMUNIKACYJNE

REDAGUJE ZESPÓŁ

Redaktor naczelny Jerzy R. Konieczny.

Kolegium redakcyjne: Paweł Elsztein, Tadeusz Malinowski, Jadwiga Sarnocińska, inż. Janusz Wojciechowski, Jerzy Zarębski (sekretarz redakcji).
Opracowanie graficzne Stanisław Kopf.

Adres redakcji: Warszawa 10, ul. Bracka 20a, tel. 6-61-01

Cena pojedynczego numeru 0,70 zł. Warunki prenumeraty: miesięcznie — 2,80 zł; kwartalnie — 8,40 zł; półrocznie — 16,80 zł; rocznie — 33,60 zł.

Zamówienia i przedpłaty na prenumeratę indywidualną przyjmują wszystkie Urzędy Pocztowe oraz listonosze. Prenumerata „Skrzydlatej" na zagranicę wynosi: kwartalnie — 10,90 zł, półrocznie 21,80 zł, rocznie — 43,70 zł. Wpłaty przyjmuje PKWZ „Ruch", W-wa, ul. Wilcza 46, tel. 86481, konto PKO I-6-100024. Rękopisów i ilustracji nie zamówionych Redakcja nie zwraca. Ogłoszenia w tekście redakcyjnym w wymiarach do 50 cm², w cenie zł 9.— za 1 cm², przyjmuje Dział Zbytu Wydawnictw Komunikacyjnych w Warszawie, ul. Kazimierzowska 52 najpóźniej do środy w tygodniu poprzedzającym ukazanie się numeru.

Przedruk dozwolony tylko za podaniem źródła.

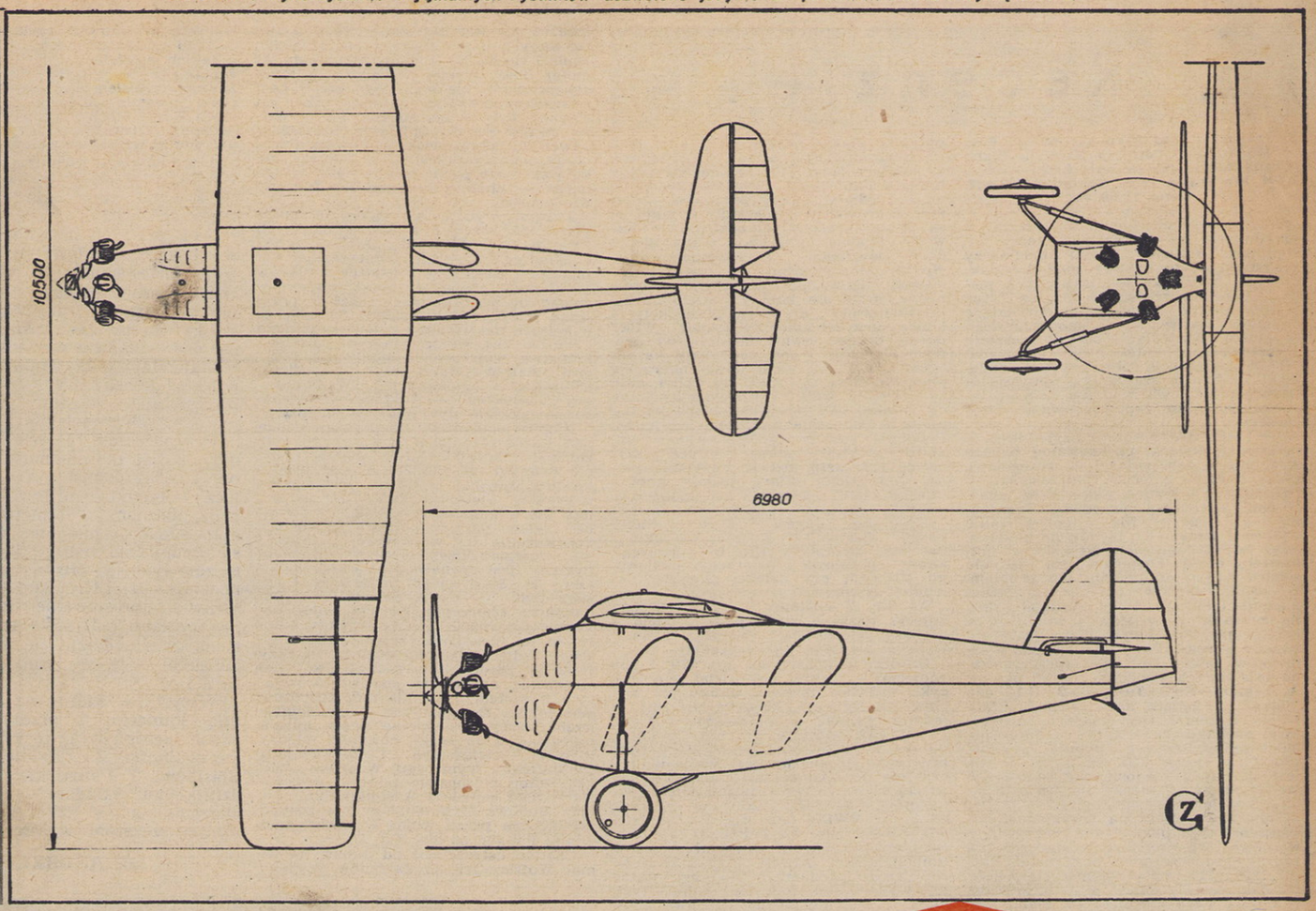
Druk. Zakł. Graf. Dom Słowa Polskiego. Zam. 5650/C B-25

NUMER PODPISANO DO DRUKU 9 PAŹDZIERNIKA 1956 R.

NAKŁAD 22 500 EGZ.

Przedruk i wykorzystanie oryginalnych rysunków dozwolone jedynie za podaniem źródła i zgodą autora.

SAMOLOT RWD – 3
konstrukcji Rogalskiego, Wigury i Drzewieckiego



W końcu kwietnia 1930 r. zostały wykonane 3 egzemplarze nowego samolotu sportowego konstrukcji inż. inż. Rogalskiego, Wigury i Drzewieckiego. Dwa egzemplarze tego samolotu były wykonane na zamówienie Departamentu Aeronautyki M. S. Wojskowych, trzeci dla Akademickiego Aeroklubu Krakowskiego. Samolot, konstrukcji drewnianej, był wyposażony w pięciocylindrowy silnik gwiazdowy „Genet" o mocy 80 KM.

Skrzydła składane. Amortyzatory podwozia olejowo-powietrzne.

Na samolocie RWD-3 dokonano kilku raidów krajowych i zagranicznych. Samolot ten nie odegrał większej roli w polskim lotnictwie sportowym. Jedynie na międzynarodowym zlocie do Brna RWD-3, pilotowany przez kpt. Halewskiego, zajął trzecie miejsce.

Dane techniczne samolotu RWD-3: rozpiętość — 10,5 m, max. głębokość płata — 1,8 m, powierzchnia nośna — 15,0 m², wysokość — 2,26 m, rozstaw kół podwozia — 1,6 m, długość (z kołpakiem) — 6,98 m. Ciężar własny — 380 kG, ciężar w locie — 510 kG. (Dane techniczne i ciężarowe wg sprawozdania IBTL Nr 6a).

Samoloty RWD-3 były malowane, podobnie jak RWD-2 i RWD-4, na kolor popielaty i granatowy lub srebrny i czerwony.

ZDZISŁAW GRYGLICKI

Rysunek opracował Z. GRYGLICKI na podstawie fotografii i danych technicznych

DWUMIEJSCOWY SZYBOWIEC SZKOLNY „RHÖNLERCHE – II" NRF

SZYBOWIEC ten jest konstrukcją z r. 1954, budowaną seryjnie przez firmę Schleicher w Poppenhausen-Wasserkuppe. Na życzenie firma dostarcza również zestaw części metalowych, celem dokonania budowy sposobem amatorskim.

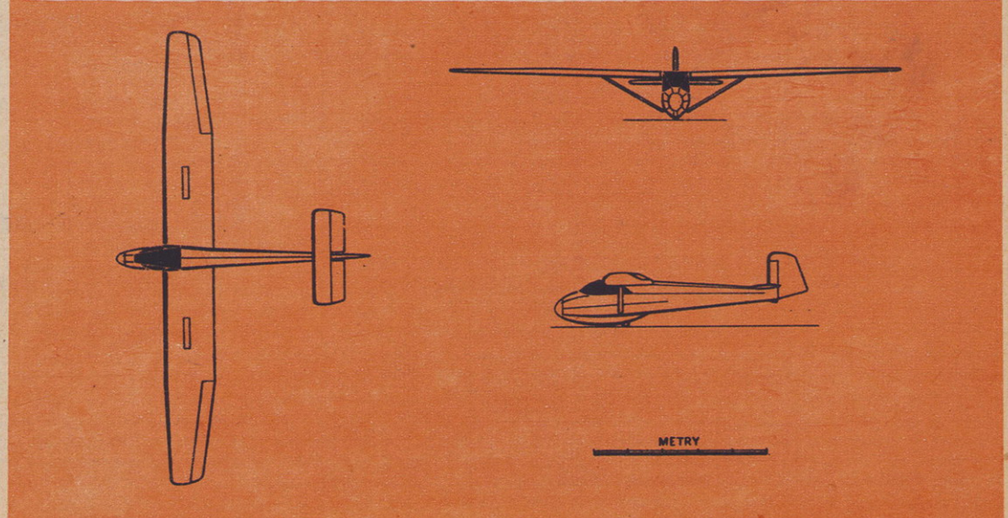
„Rhönlerche II" jest grzbietopłatem bez skosu skrzydła. Kabiny załogi umieszczone są jedna za drugą, przy czym kabina tylna mieści się w wykroju płata.

Płat, konstrukcji drewnianej, jest dwudzielny i posiada jeden dźwigar oraz keson pracujący. Pasy dźwigara sklejane są z listew brzozowych. Tylna część skrzydeł jest pokryta płótnem. Każde skrzydło łączy się z kadłubem za pomocą dwóch okuć oraz jednego zastrzału. Płyty hamulcowe, stosunkowo krótkie i szerokie, znajdują się tylko na górnej powierzchni skrzydeł (interceptory).

Kadłub posiada szkielet spawany z rurek stalowych i jest pokryty płótnem. Kółko wbudowane jest w tylną część płozy, co zapewnia mu dobrą amortyzację. Szybowiec z załogą opiera się na ziemi płozą, przy czym ogon pozostaje uniesiony. Podczas startu szybowiec opuszcza nieco ogon i dalszy rozbieg następuje na kółku. Przy lądowaniu tarcie płozy w końcowym etapie skraca dobieg szybowca. Szybowiec bez załogi opiera się płozą ogonową o ziemię.

Obszerna limuzyna szybowca „Rhönlerche II" posiada szkielet z rurek stalowych i jest częściowo wcięta w obrys płata. Jest ona zamocowana na zawiasach wzdłuż tylnej krawędzi i uchyla się przez podniesienie w górę przedniej części. Dostęp do tylnej kabiny jest jednak nieco utrudniony. Sterownica posiada sprężynowe urządzenie wyważające, za pomocą którego można w locie wyważać siły na drążku, pochodzące od steru wysokości.

Dane techniczne: Rozpiętość — 13,0 m, długość — 7,3 m, powierzchnia nośna — 16,34 m², wydłużenie — 10,3 m, ciężar własny — 200 kG, ciężar w locie — 300 do 400 kG, obciążenie powierzchni — 18,4 do 24,5 kG/m².

Osiągi: Maksymalna doskonałość — 19 przy prędkości 67 km/h (w obsadzie pojedynczej) lub 78 km/h (w obsadzie podwójnej. Minimalna prędkość opadania (w obsadzie jedynczej) — 0,9 m/sek przy prędkości 54 km/h, w obsadzie podwójnej — 1,0 msek przy prędkości12345789456l)Łść „: „: 1,0 m/sek. przy 62 km/h. Prędkość minimalna — 49 km/h w obsadzie pojedynczej oraz 56 km/h w obsadzie pojedynczej oraz 56 km/h w obsadzie podwójnej.

(A. Z.)